JUBILEUSZ PUŁKU „KRAKÓW"

SAMOLOT PASAŻERSKI An-24

WSPOMNIENIE O PRZYJACIOŁACH

SKRZYDLATA POLSKA

NR 45 (696) ● 8. XI. 1964 ● ROK XX XXXIV ● CENA 2 ZŁ

Radziecka rekordzistka świata Marina Popowicz, żona kosmonauty nr 4 Pawła Popowicza. Doświadczona lotniczka, instruktor pilotażu, dzielna i piękna kobieta.
Foto: APN



KONFERENCJA GENERALNA FAI W TEL AVIVIE

Dyplomy im. P. Tissandiera dla działaczy polskiego lotnictwa sportowego

W Tel Avivie w Izraelu odbyła się w dniach 17—25 października br. 57 konferencja generalna Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI). Aeroklub PRL reprezentowali na konferencji: prezes APRL — Stefan Antosiewicz i sekretarz generalny — ppłk pil. Krzysztof Donigiewicz. W czasie obrad omówiono działalność FAI w minionej kadencji oraz dokonano wyboru nowych władz. Prezydentem Federacji wybrano przedstawiciela Kolumbii, Aoriso Obregon, zaś I wiceprezydentem — znanego pilota i działacza radzieckiego lotnictwa, Włodzimierza Kokkinakiego. Przedstawiciel Polski, prezes Stefan Antosiewicz, został ponownie jednym z wiceprezydentów FAI.

Na konferencji przyznano także medale i dyplomy FAI. **Złoty Medal** otrzymała wybitna francuska pilotka, rekordzistka świata — **Jacqueline Auriol; Złoty Medal Kosmiczny** przyznano radzieckiej kosmonautce — **Walentynie Tiereszkowej-Nikołajewej; Medal de La Vaulx** otrzymał radziecki kosmonauta — **Walery Bykowski; Medal Lilienthala** — szybownik niemiecki — **Heinz Huth**, a **Medal Bleriota** pilot francuski — **Rajmund Davy**. Szeregu działaczom lotnictwa sportowego różnych krajów przyznano też **Dyplomy im. Paula Tissandier'a.** Z Polski otrzymali je: prezes Aeroklubu Podkarpackiego, członek ZG APRL — doc. inż. **Henryk Górka**, działacz Aeroklubu Krakowskiego, członek ZG APRL — mgr **Jan Antoniszczak** oraz redaktor naczelny „Skrzydlatej Polski", członek ZG APRL — mgr **Jerzy Konieczny.**

W drodze powrotnej z Tel Avivu delegacja Aeroklubu PRL zatrzymała się w Belgradzie, gdzie na zaproszenie Związku Lotniczego Jugosławii przeprowadziła rozmowy z przedstawicielami ZLJ i podpisała umowę o dalszej współpracy na 1965 r. pomiędzy lotnictwem sportowym Polski i Jugosławii. (yy)

NOWE SPADOCHRONOWE REKORDY POLSKI

W nocy z 25 na 26 października br. skoczkowie Aeroklubu Poznańskiego, Sławomir Pomietlak i Zbigniew Frankowski, ustanowili nowe rekordy Polski. Instruktor spadochronowy S. POMIETLAK uzyskał w dwóch skokach z wysokości 2 000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu średnią odległość 13,56 m od celu (pierwszy skok — 15,60, drugi — 11,52 m). Wynik ten jest lepszy od dotychczasowego rekordu Polski, a gorszy zaledwie o 38 cm od rekordu międzynarodowego. Skoczek spadochronowy I klasy Z. FRANKOWSKI ustanowił nowy rekord w skoku nocnym z wysokości 1 000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu. Uzyskał on średnią odległość od celu 8,355 m (pierwszy skok — 11,50 m, drugi — 5,21 m). Wynik ten jest lepszy o 9,52 m od dotychczasowego rekordu krajowego ustanowionego w 1960 r.

W SKRÓCIE

NAKŁADEM Wydawnictwa Ministerstwa Obrony Narodowej, na zlecenie Aeroklubu PRL, ukazały się plany i opisy samolotów wojskowych opracowanych przez Zdzisława Szajewskiego, pt. „XX lat Ludowego Lotnictwa Polskiego". (Nakład 3 tys. egz., cena 29 zł). W tym bardzo pożytecznym wydawnictwie znajdują się plany (w skali 1:50) i opisy następujących samolotów wojskowych: PO-2, Jak-9, Jak-9P, Il-2, Ił-10, Pe-2, Tu-2, Jak-17, Jak-23, Mig-15, Mi-17, Mig-19, Ił-28, TS-11. Zainteresowanym podajemy, że wydawnictwo to nabyć mogą wyłącznie w sekcjach modelarskich aeroklubów regionalnych.

★

W KATOWICACH odbyły się dziewiąte z kolei Zawody Modeli Latających o memoriał Żwirki i Wigury, z udziałem 79 zawodników, w tym 10-cio osobowej ekipy modelarzy z czechosłowackiej Ostrawy. Podobnie jak w roku ubiegłym, patronat nad imprezą objęła Huta „Kościuszko" w Chorzowie. Kapryśna pogoda nie pozwoliła na uzyskanie zbyt dobrych wyników. W kategorii modeli z napędem mechanicznym zwyciężył Roman Straburzyński ze Stalowej Woli. Zwycięzcą w kategorii modeli z napędem gumowym został Karel Kalina z Ostrawy, w szybowcach A-2 zwyciężył Tadeusz Kowal z Poznania.

★

W KLUBIE Międzynarodowej Prasy i Książki w Krakowie mgr. inż. Władysław Geisler wygłosił odczyt pt. „Postępy astronautyki w świetle XV Międzynarodowego Kongresu Astronautycznego w Warszawie".

★

W MUZEUM Techniki w Warszawie odbyło się posiedzenie Komisji Organizacji Muzeum Lotnictwa, na którym omówiono dorobek tegorocznej wystawy lotniczej w Krakowie oraz ustalono plan działania Komisji na najbliższy okres oraz zabezpieczenia sprzętu pozostawionego po zamknięciu wystawy w hangarze na lotnisku Rakowice.

★

NA LOTNISKU Aeroklubu Bydgoskiego odbyły się doroczne zawody latawców, zorganizowane przez miejscowy aeroklub, Powszechną Spółdzielnię Spożywców, Komendę Hufca ZHP i redakcję „Dziennika Wieczornego" w Bydgoszczy. W zawodach uczestniczyło w samej Bydgoszczy ponad 100 dzieci, w całym województwie natomiast blisko 2 000. W klasie latawców płaskich pierwsze miejsce zajął Hubert Radomski z Mogilna, a w klasie latawców skrzynkowych najlepszym okazał się Zbigniew Cichocki z Aleksandrowa Kujawskiego. Przy okazji zawodów aeroklub zorganizował na swym lotnisku interesującą wystawę sprzętu lotniczego.

★

SZYBOWNICY Aeroklubu Łódzkiego wylatali w tym sezonie ogółem 1 555 godzin i przelecieli łącznie 14 tysięcy km, z tego blisko 10 tys. km po trasach zamkniętych; trzech pilotów zdobyło trzy złote odznaki szybowcowe, a jedenastu srebrne. Piloci samolotowi tego klubu wylatali łącznie 1 500 godzin, a spadochroniarze wykonali 500 skoków.

★

W STALOWEJ WOLI odbyły się III Zawody Makiet Latających na uwięzi o puchar przechodni Komitetu Miejskiego ZMS z udziałem modelarzy ze Stalowej Woli, Krosna, Mielca i Rzeszowa. Zwyciężył Stanisław Schab z Mielca, który przedstawił model samolotu CSS-13.

★

W GNIEŹNIE odbyły się zawody latawców, w których wzięło udział ponad 100 dzieci z 350 latawcami. Imprezę zorganizowały Powszechna Spółdzielnia Spożywców Wydział Oświaty i Liga Obrony Kraju w Gnieźnie.

★

W MIELCU odbyły się międzyklubowe zawody modeli latających na uwięzi o puchar „Głosu Załogi" (gazeta zakładowa WSK w Mielcu). Pierwsze miejsce i puchar zdobył zespół modelarzy z Mielca, który wyprzedził zespół modelarzy z Katowic o 118 punktów.

★

DOROCZNE zawody latawców, zorganizowane w Katowicach na lotnisku Aeroklubu Śląskiego, zgromadziły około 300 zawodników w wieku od 7 do 13 lat. Najbardziej podobały się latawce Józefa Paliona ze szkoły nr 37 i Lesława Nowaka ze szkoły na 36.

★

DO POLSKI przybyła 27 października br. delegacja wybitnych uczonych radzieckich, na której czele stoi przewodniczący Akademii Nauk ZSRR, prof. M. Kiełdysz. Uczeni radzieccy będą gośćmi Polskiej Akademii Nauk. Postać prof. M. Kiełdysza jest w Polsce dobrze znana, choćby z transmitowanych przez Interwizję konferencji prasowych po kolejnych lotach radzieckich kosmonautów. Akademik Kiełdysz, pochodzący ze znanej dynastii uczonych, piastuje swą godność od rozpoczęcia przez Związek Radziecki załogowych lotów kosmicznych.

★

W LUBLINIE odbyły się zawody latawców zorganizowane przez miejscowy aeroklub. Związek Harcerstwa Polskiego i Ligę Obrony Kraju. Na starcie zawodów stanęło ponad 50 zawodników z całej Lubelszczyzny. W wojewódzkich eliminacjach latawców płaskich pierwsze miejsce zajął Andrzej Budziński z Lublina. W kategorii latawców skrzynkowych zwyciężył Leszek Bogut.

★

NA LOTNISKU Aeroklubu Gdańskiego we Wrzeszczu odbyły się VI Mistrzostwa Pomorza Modeli Latających. W klasie modeli szybowców zwyciężył Gerard Wajszczak. W klasie modeli o napędzie gumowym mistrzostwo zdobył Jan Michalski z Grudziądza.

★

STARANIEM Zespołu Lotnictwa Sanitarnego w Krakowie oraz Dyrekcji Huty im. Lenina otwarte zostało pierwsze w województwie krakowskim lądowisko dla śmigłowców sanitarnych na terenie huty. Tego rodzaju lądowiska dla śmigłowców mają powstać również przy innych większych zakładach przemysłowych.

★

MŁODZIEŻ szkoły podstawowej nr 100 na Nowym Dworze we Wrocławiu otrzymała skasowany samolot typu „Jak". Dar ten przekazały młodzieży wrocławskiej wojska lotnicze w przededniu XXI rocznicy powstania Ludowego Wojska Polskiego.

★

RADA Państwa ratyfikowała sporządzoną w Guadalafara dnia 18 września 1961 r. konwencję uzupełniającą konwencję warszawską o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, wykonywanego przez osobę inną niż przewoźnik umowny.

★

SIEDEMDZIESIĘCIU zawodników wzięło udział w zawodach latawców, jakie odbyły się na lotnisku Przylep. Zorganizowane one zostały przez miejscowy PSS i Aeroklub Ziemi Lubuskiej w Zielonej Górze. Najlepszymi zawodnikami okazali się: w kategorii latawców płaskich — Czesław Rak i Grzegorz Mrożek, w kategorii latawców skrzynkowych — Zbigniew Janecki i Andrzej Grudzień.

★

W OKRESIE 9 miesięcy br. przez port lotniczy w Gdańsku—Wrzeszczu przewinęło się 24 949 pasażerów, podczas gdy w ubiegłym roku z portu tego skorzystało 20 707 pasażerów.

★

ZNANY krakowski astronom, doc. dr Kazimierz Kordylewski obchodził jubileusz 40-lecia pracy. Rozpoczął ją w Krakowskim Obserwatorium jeszcze jako student astronomii Uniwersytetu Jagiellońskiego, w październiku 1924 roku. Doc. Kordylewski jako członek Międzynarodowej Unii Astronomicznej bierze począwszy od 1928 r. nieprzerwanie udział w pracach Komisji Gwiazd Zmiennych i uczestniczy w licznych kongresach międzynarodowych. Ma on na swym koncie ponad 100 ogłoszonych drukiem prac w kraju i za granicą i 40 000 samych tylko obserwacji gwiazd zmiennych. Z okazji jubileuszu odbyło się w Krakowskim Obserwatorium Astronomicznym specjalne zebranie naukowe poświęcone 40-leciu pracy doc. Kordylewskiego. Nasze serdeczne gratulacje.

★

W SOCHACZEWIE odbyły się zawody latawcowe zorganizowane przez Oddział Okręgowy PSS Warszawa — województwo i Aeroklub Warszawski. Młodzi amatorzy lotnictwa przedstawili na zawodach 41 latawców płaskich i 25 skrzynkowych. Pierwsze miejsce w kategorii latawców skrzynkowych zdobył Tomasz Zieliński z Dęblina, a w kategorii latawców płaskich Anna Wyszyńska z Pruszkowa.

★

AEROKLUB Radomski zawiadamia o zmianie swego adresu. Brzmi on następująco: Radom, Lotnisko Piastów, poczta Jedlińsk, tel. 74-45, tel. zawiadowcy lotniska 72-26.

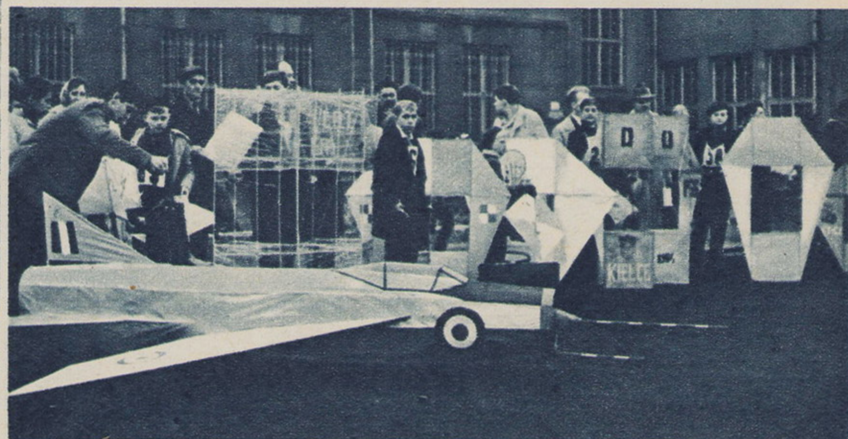
UWAGA CZYTELNICY „SKRZYDLATEJ"

Z uwagi na zbliżający się okres zamawiania naszego czasopisma na rok 1965, **prosimy o jak najwcześniejsze odnawianie prenumeraty.**

Zamówienia i przedpłaty na prenumeratę na **I kwartał 1965 roku** przyjmowane są w terminie **do dnia 10 grudnia br.** przez Urzędy Pocztowe, listonoszy oraz Oddziały i Delegatury „Ruch".

Można również zamawiać prenumeratę, dokonując wpłaty **na konto PKO nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23.**

ŚWIĘTO LATAWCA W WARSZAWIE



W dniu 25 października br. na lotnisku Aeroklubu Warszawskiego Gocław odbyły się ogólnopolskie zawody latawców. W imprezie wzięło udział 88 zawodników, po eliminacjach wojewódzkich. Organizatorami tej ciekawej i udanej imprezy (o której napiszemy obszerniej w najbliższych numerach) była Powszechna Spółdzielnia Spożywców i Aeroklub PRL.

Na zdjęciu: Uczestnicy zawodów przed startem. Foto: B. Koszewski



CO SŁYCHAĆ W „LOCIE"?

W połowie listopada Państwowy Zespół Pieśni i Tańca „Śląsk" na pokładzie samolotu Il-18 wyruszy w dalekie tournèe artystyczne do Algierii i Tunezji. Nasz samolot wraz z 66 artystami i trzema tonami bagażu – którego znaczną część stanowią piękne kostiumy i rekwizyty – odbędzie jeden z najdłuższych rejsów charterowych. Trasa tego przelotu wynosi blisko 3000 km i biegnie z Warszawy przez Rzym do Oranu.

*

Pracownicy LOT-u z niecierpliwością oczekują pierwszego pokazu nowych modeli ubiorów służbowych dla kobiet oraz mundurów dla mężczyzn. Autorami projektu nowych ubiorów i wykonawcą pierwszych egzemplarzy jest Centralne Laboratorium Przemysłu Odzieżowego w Łodzi. Projekty przewidują modele umundurowania letniego i zimowego, które z pewnością spełnią wymogi obecnej mody.

*

W ostatnim okresie bardzo częstymi pasażerami na pokładach naszych samolotów są muzycy. I tak Filharmonia Śląska po występach w Wielkiej Brytanii przyleciała samolotem z Londynu, Filharmonia Narodowa udała się na koncerty przez Zurych do USA, a 15 listopada zespół Filharmonii Krakowskiej odleci z Okęcia na koncerty do Brukseli.

*

Jak każdego roku, w okresie jesienno-zimowym dla pracowników LOT-u organizowane są kursy szkoleniowe. W chwili obecnej odbywa się szkolenie mechaników obsługi naziemnej w zakresie samolotów Il-18. Pracownicy służb handlowych szkolą się na kursie ogólnohandlowym.

W bieżącym roku po raz pierwszy zorganizowano szkolenie przyszłych instruktorów personelu latającego.

W październiku członkowie personelu latającego odbyli kursokonferencję przed eksploatacją jesienno-zimową.

(KOB)

KONFERENCJA PRASOWA KOSMICZNEJ TRÓJKI

W Moskwie, w dniu 21. X. 1964 roku, odbyła się konferencja prasowa radzieckiej trójki kosmonautów — W. Komarowa, K. Fieoktistowa i B. Jegorowa — załogi statku kosmicznego „Woschod". Konferencję zagaił prezydent radzieckiej Akademii Nauk prof. M. Kiełdysz, odpowiadając później wraz z kosmonautami na pytania zadawane przez dziennikarzy. Jak wynika z wypowiedzi kosmonautów, statek „Woschod" jest niewątpliwie najdoskonalszym ze wszystkich radzieckich statków pilotowanych. Jest on obszerny, miał na pokładzie aż 6 nadajników radiowych różnych typów. Warunki dla przebywających w nim ludzi są niemal komfortowe. Statek posiada niezawodne urządzenia hamujące — podstawowe i rezerwowe. Na zewnątrz statku zainstalowano komorę telewizyjną. Prof. Kiełdysz oświadczył, że moc silników rakiety, która wprowadziła na orbitę „Woschod", była znacznie większa niż moc jakiejkolwiek rakiety na świecie, która wprowadza na orbitę zarówno ludzi jak i urządzenia.

Sport samolotowy

Zatwierdzeniu przez FAI uległ międzynarodowy rekord prędkości, osiągnięty przez kpt. A. W. Hebborna (W. Brytania) na samolocie „Comet 4 C" w dniu 2. II. 1964 r. i wynoszący 773,870 km/h. Lot trwał 6 godzin 25 sek.

★

FAI zatwierdziła rekord międzynarodowy wysokości (w podklasie C-1-a, grupa II), osiągnięty przez Adriano Mantelli (Włochy), który na samolocie AM-12 uzyskał w dniu 16. IV. 64 r. wysokość 8 736 m.

★

Rekord międzynarodowy prędkości na trasie zamkniętej o długości 1 000 km (w podklasie C-1-d, grupa II), osiągnięty przez Maurice Oppeneau (Francja) w dniu 21. II. 64 r. na samolocie Beech Sferma 60, zatwierdziła FAI. Wynik — 502,12 km/h.

Sport śmigłowcowy

FAI zatwierdziła (w podklasie E-1) rekord międzynarodowy prędkości lotu na trasie zamkniętej o długości 2 000 km, osiągnięty na śmigłowcu W-8 przez radziecką załogę w składzie: W. Kołoszenko, N. Liochin, S. Klepikow, W. Koposow. Rekord ustanowiony był 19. IV. 64 r. i wynosi 201,834 km/h.

★

Rekordem międzynarodowym jest również odległćść lotu na trasie zamkniętej — 2 465,736 km. osiągnięta przez w/wym. załogę na śmigłowcu W-8 w czasie lotu dnia 19. IV. 64 r. Rekord ten zatwierdzony został również przez FAI.

Transport i komunikacja

Komentator do spraw aeronautyki dziennika angielskiego „Daily Express" przewiduje, że nowy rząd brytyjski ze względów oszczędnościowych zrezygnuje z budowy samolotu naddźwiękowego „Concorde", mającego powstać we współpracy z Francją.

Astronautyka

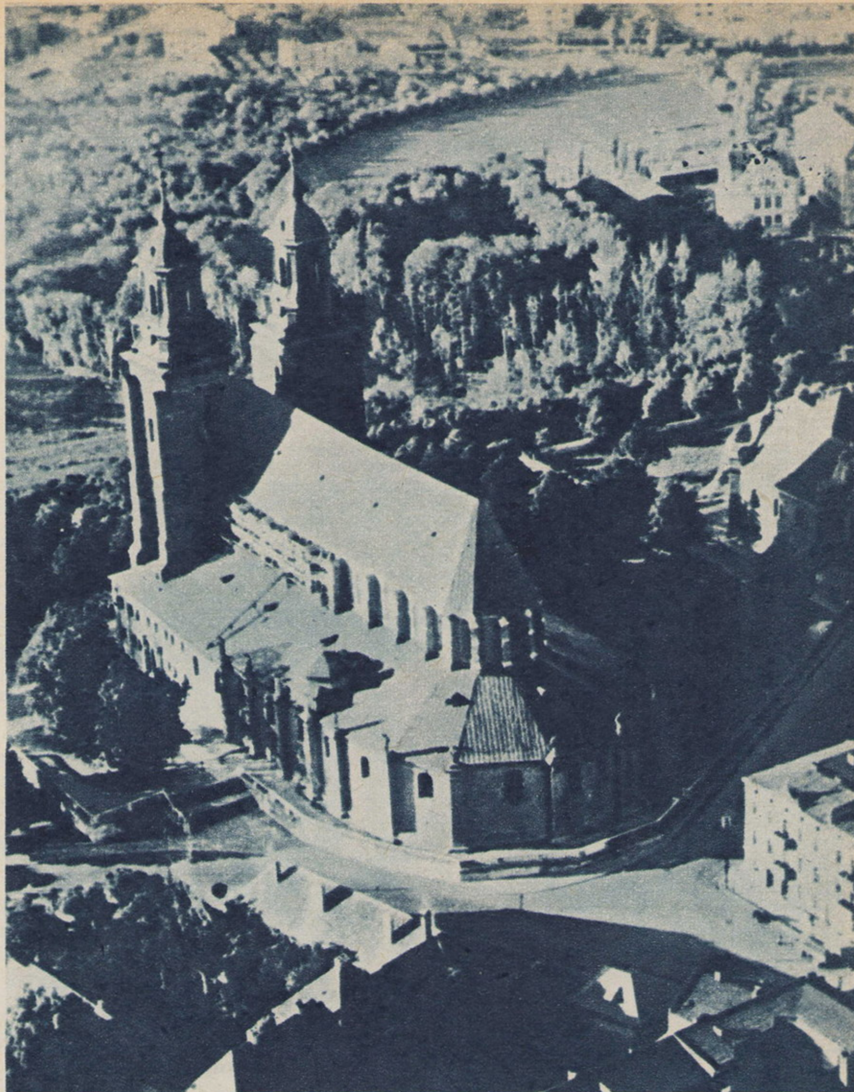
Na przylądku Kennedy przeprowadzono próbę z nowym typem rakiety „Minuteman-2", o projektowanym zasięgu ponad 12 000 km. Głównym celem próby było zbadanie funkcjonowania drugiego członu pocisku. Rakieta po przebyciu odległości 9 000 km spadła w wody Atlantyku.

★

W ZSRR wystrzelono 14. X. br. kolejnego sztucznego satelitę „Kosmos-48". Mikroksiężyc wyposażony w aparaturę naukową i inne przyrządy obiega Ziemię po orbicie, której apogeum wynosi 295 km, a perigeum 203 km.

Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY

POLSKA
Z LOTU PTAKA



GNIEZNO. Kolebka polskiej państwowości. Widok z lotu ptaka na zabytkową Katedrę. Foto: H. Grzęda

ROZMAWIAMY



z wiceprezesem Aeroklubu Poznańskiego MIECZYSŁAWEM CZEMPIŃSKIM

— Sezon lotniczy 1964 mamy praktycznie już za sobą. Co przyniósł on Aeroklubowi Poznańskiemu?

Wiosną bieżącego roku zaangażowaliśmy nowego szefa wyszkolenia — stanowisko to objął Władysław Szajkowski. Od razu też wzrosła intensywność latania, tak pod względem ilości dni lotnych jak i ich długości. Naszą pracę w sekcji szybowcowej nastawiliśmy na młodzież. W rezultacie mamy dość dużą grupę młodych pilotów, którzy osiągnęli poziom zawodniczy i w memoriale zdobyli po kilkanaście tysięcy punktów. Ewenementem w lotniczej praktyce był poznański obóz spadochronowy dla młodych skoczków. Odbył się on na koszt uczestników. Zaangażowali oni sami kucharkę i rano, celem zdobycia środków na utrzymanie, pracowali w pobliskich PGR-ach. Wieczorem odbywały się skoki. Inicjatywa tego typu nabiera szczególnej wartości w nowym ustawieniu lotnictwa sportowego.

O ile pozytywnie oceniam działalność sekcji szybowcowej i spadochronowej, to większe kłopoty — już tradycyjne i chyba podobne jak w innych klubach — mamy z sekcją samolotową.

Sprawdzianem pracy sportowej klubu były wewnętrzne zawody zorganizowane we wszystkich trzech dyscyplinach. Największą przyszłość widzę przed młodymi szybownikami Andrzejem Ratajem, Tadeuszem Płodkowiakiem i Gromosławem Czempińskim. Wkrótce powinni być równorzędnymi partnerami dla naszych kadrowiczów Rajmunda Jakuba i Stefana Makne.

— Działalność „w powietrzu" to jedna strona pracy klubu. Może coś o tych pozostałych?

— Sekcja modelarska kierowana przez zasłużonego działacza Jana Burego pracowała bez uwag. Poznańscy modelarze startowali we wszystkich imprezach krajowych, z reguły zajmując czołowe miejsca. Z modelarni wyróżnia się prowadzona przez p. Grodzickiego we Wrześni. Ostatnio odbyły się zawody latawców w Poznaniu i Gnieźnie. Te ostatnie zgromadziły na starcie 400 uczestników, a impreza zawładnęła całym miastem.

W klubie MPiK organizujemy systematycznie prelekcje na tematy lotnicze i wystawy. Dużą pomoc daje nam tu sekcja Klubu Seniorów, której członkowie aktywnie włączają się do różnych prac społecznych aeroklubu.

Działalność propagandową, a po części i praktyczną lotniczą, prowadzą nasze filie w Gnieźnie, Koninie i Pile. Piloci i skoczkowie z tych miast przyjeżdżają do nas latem na zajęcia praktyczne. To wszystko powoduje, że każdego roku mamy kłopoty z nadmiarem chętnych na szkolenie lotnicze. Oczywiście ten pociąg do naszego sportu u młodzieży poznańskiej daje nam wiele satysfakcji. Niemałą sławę przynosi Aeroklubowi Poznańskiemu sekcja balonowa — zarówno samymi lotami i corocznymi zawodami o puchar dowódcy lotnictwa operacyjnego

— Jest Pan jednym z organizatorów lotniczych meczów międzymiastowych. Czy tego rodzaju przedsięwzięcia planowane są i w przyszłości?

— Mam zamiar zabrać głos na łamach „Skrzydlatej" w sprawie zawodów w dyskusji o szybowcowych ligach. Zgadzając się z tezami artykułu, sądzę, że wiele wyżycia sportowego i propagandy — zainteresowanie miejscowego społeczeństwa! — przyniosłoby organizowanie zawodów lotniczych między poszczególnymi miastami. Mamy doświadczenia korzystne ze spotkań z Jelenią Górą. Szerzej na ten temat wypowiem się wkrótce na piśmie.

— Dziękuję więc i czekamy na głos w naszej dyskusji.

Rozmawiał: **(POM)**

JUBILEUSZ
PUŁKU „KRAKÓW"



Przedstawiciel podwawelskiego grodu przewodniczący Prezydium Rady Narodowej mgr Zygmunt Skolicki dekoruje sztandar jednostki „Złotą odznaką m. Krakowa".



Dowódca Lotnictwa Operacyjnego gen. bryg. pil. Franciszek Kamiński dekoruje odznaczeniami państwowymi oficerów jednostki, kontynuatorki tradycji 2 P.N.B. „Kraków".

Na uroczystości związanej z dwudziestą rocznicą powstania 2 **Pułku** Nocnych Bombowców „Kraków" spotkało się kilka pokoleń lotników. Byli ci, którzy 20 lat temu organizowali pułk i którzy razem z nim przeszli chlubny szlak bojowy od Woli Rowskiej do Retzow. Dzielni, starsi panowie, z widoczną na skroniach siwizną. Obok nich współtwórcy powojennych sukcesów i osiągnięć jednostki, kontynuujący chlubne tradycje swych frontowych poprzedników. Jeszcze dziarscy i młodzi, ale już i poważni, dojrzali. Oni teraz mają najwięcej do powiedzenia. I wreszcie ci najmłodsi, ufnie i z nadzieją patrzący w życie i w przyszłość. Ci, którzy jeśli nawet nie urodzili się w Polsce Ludowej, to już spędzili w niej dzieciństwo i młodość.

Jesteśmy na terenie wojskowej jednostki lotniczej, spadkobierczyni tradycji 2 Pułku Nocnych Bombowców „Kraków" [1]). Wraz z zaproszonymi na uroczystości gośćmi i weteranami zwiedzamy jednostkę.

Wygodne, jasne i solidne zabudowania, trawniki, alejki, czystość, porządek. Oglądamy też wnętrza. Sala tradycji jednostki z jednej strony oraz bogato wyposażone sale i gabinety metodyczne z urządzeniami zapewniającymi pełne opanowanie wiedzy teoretycznej i praktycznej przez pilota nowoczesnych samolotów z drugiej strony, pozwalają nam w sposób obrazowy uświadomić sobie różnicę jaka zaszła w ciągu minionych 20 lat.

Poczciwy i niezawodny w najtrudniejszych okresach wojny samolot Po-2, na którym latali piloci pułku „Kraków", zastąpiony został przez nowoczesne odrzutowce. Ostatni, stary „kukuruźnik", dziś już tylko pamiątka, z dumą spogląda ze swego cokołu na startujące i lądujące samoloty naddźwiękowe. Weterani z nie mniejszą dumą salutują z trybuny honorowej swych młodszych kolegów, defilujących energicznym, wyprężonym krokiem w równych szeregach.

Uroczystość dwudziestolecia powstania 2 Pułku Nocnych Bombowców „Kraków", połączona z obchodami dorocznego Święta Ludowego Wojska Polskiego, jest też okazją do podsumowań osiągnięć, nowych promocji, odznaczeń, pochwał, wyróżnień.

Błyszczą więc na naramiennikach nowe gwiazdki, na piersiach zaś krzyże zasługi, medale, odznaki. Dekoracji dokonuje m. in. sam Dowódca Lotnictwa Operacyjnego gen. bryg. pil. Franciszek Kamiński, który pierwsze kroki w swej karierze wojskowej stawiał przed 20 laty właśnie w pułku „Kraków".

Dowódca jednostki odczytuje długą listę wyróżnionych. Wiele rodzin i zakładów pracy otrzyma listy z podziękowaniami i pochwałami za wzorową służbę żołnierską ich wychowanków. Są i nagrody pieniężne.

Chyli się sztandar jednostki. Przybyły na uroczystości przedstawiciel miasta, którego imię nosił 2 Pułk Nocnych Bombowców, Przewodniczący Prezydium Rady Narodowej mgr Zygmunt Skolicki dekoruje sztandar „Złotą odznaką m. Krakowa".

Nie darmo jednak tyle zaszczytów spływa w tym dniu na jednostkę, na jej oficerów, podoficerów i żołnierzy. Kryje się za tym wysoki poziom wyszkolenia bojowego, owocna pomoc i praca społeczna na rzecz miejscowego społeczeństwa, szeroki udział w życiu społecznym, gospodarczym i kulturalnym rejonu.

Codzienny trud żołnierski, dziesiątki tysięcy przepracowanych społecznie godzin, czyny o wartości wielu milionów, setki akcji kulturalnych itp. osiągnięć, których nie sposób przeliczyć na złotówki. Sprawdza się tu namacalnie powiedzenie, że żołnierz jest budowniczym swej Ojczyzny będąc jednocześnie jej obrońcą.

Pada wiele nazwisk. Najlepsze z najlepszych. Nie sposób je wszystkie spamiętać. Stanisław Florczak, Mirosław Wojdak, Władysław Kiełbasiński i wielu innych.

Wspomnienia weteranów przenoszą nas w historyczne już dni sprzed 20 laty. Okrucieństwa wojny, bohaterstwo pilotów i nawigatorów, poświęcenie mechaników, nieubłagana walka z faszyzmem.

Opowiadają o swych frontowych szarych dniach i niecodziennych przygodach byli piloci pułku „Kraków" Jerzy Nieciengiewicz i Józef Wnuk. Po wojnie przeszli do cywila.

Defilada pododdziałów. Maszerują piloci, kontynuatorzy chlubnych tradycji swych frontowych kolegów.

Wszystkie zdjęcia — Henryk Kucharski





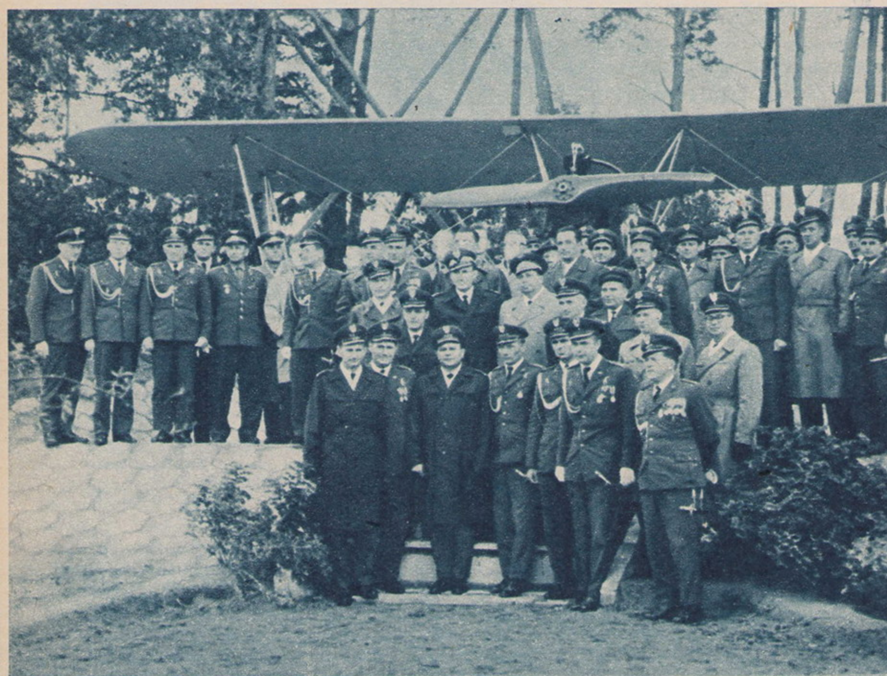
Gen. bryg. pil. Franciszek Kamiński wśród harcerzy.

bojową nie dopuszczą do tego, by się powtórzyła.

Na uroczystej akademii zebrało się licznie miejscowe społeczeństwo, weterani, oficerowie, podoficerowie i żołnierze. Rodziny. Za trybuną zasiadają zaproszeni goście.

Przemawiają przedstawiciele najwyższych władz miejscowych, Dowódca Lotnictwa Operacyjnego gen. bryg. pil. Franciszek Kamiński, przedstawiciel wojsk radzieckich gen. mjr Wiktor Bujanow, przewodniczący Prezydium Rady Narodowej m. Krakowa mgr Zygmunt Skolicki, przedstawiciel Ziemi Garwolińskiej, z której do pierwszego lotu bojowego wystartowali piloci pułku „Kraków".

I choć ich przemówienia różnią się w szczegółach, są jednoznaczne w swej wymowie: Nie chcemy wojny. Wspólnym wysiłkiem całego społeczeństwa budujemy naszą rzeczywistość i budować będziemy naszą przyszłość. Jakże żywe są tu treści zawarte w powiedzeniu: lud z wojskiem, wojsko z ludem. Wysoki poziom wyszkolenia wojskowego i gotowość bojowa oraz braterstwo broni z Armią Radziecką jest i bę-



Zaproszeni goście, weterani, oficerowie. Pamiątkowe zdjęcia z okazji 20 rocznicy powstania 2 Pułku Nocnych Bombowców „Kraków".

Nie porzucili jednak lotnictwa i dziś są kapitanami pasażerskich gigantów.

Intensywne loty nad walczącą Warszawą z bronią, amunicją, żywnością i lekami dla powstańców przewijają się jak żywe we wspomnieniach nawigatora Aleksandra Danielaka, mającego na swym koncie 89 lotów bojowych. Do pułku wstąpił jako podoficer, dziś jest dyplomowanym pułkownikiem i piastuje wysokie stanowisko wojskowe.

O ofiarnej pracy frontowych mechaników „Krakowa" opowiada płk Marian Maciejewski, przed 20 laty pracujący przy obsłudze samolotów Po-2. Wspomina płk mgr Arnold Juniter, dziś zastępca dowódcy Lotnictwa Operacyjnego. Także oficerowie Baranowski i Zbigniew Dziedzic.

Ze szczególnym zainteresowaniem słuchają ich młodzi oficerowie, piloci: Szymon Krupa, Zdzisław Dojlida, Bogusław Dziedzic i inni. Dla nich to historia. Pouczająca historia. Swą codzienną pracą i gotowością dzie gwarancją bezpieczeństwa naszej Socjalistycznej Ojczyzny.

Wojskowe przemówienia są krótkie i konkretne. Ludzie w lotniczych mundurach wolą zresztą robić niż mówić. Szybko więc przyszedł i czas na rozrywkę, a udane występy zespołu artystycznego Wojsk Lotniczych „Estrada" dobrze rozpoczęły jubileuszowy bal lotników.

Nazajutrz rano piloci i mechanicy zmienili jak co dzień swych kolegów czuwających nad bezpieczeństwem powierzonego im odcinka.

Jednostka lotnictwa myśliwskiego, kontynuatorka bogatych tradycji 2 Pułku Nocnych Bombowców „Kraków", stoi bowiem bezustannie na straży nas wszystkich, naszego nieba, naszej Ojczyzny.

HENRYK KUCHARSKI

---

[1] — o powstaniu i szlaku bojowym 2 Pułku Nocnych Bombowców „Kraków" pisał obszernie Izydor Koliński w nr nr 16 i 17 „Skrzydlatej Polski" z roku 1964.



Rolę Wowy gra radziecki aktor Aleksander Bielawski.

PRZERWANY LOT

Z satysfakcją obejrzeliśmy nowy film reżysera Leonarda Buczkowskiego, tym razem o wątkach lotniczych. Jego najnowszy film pod tytułem „Przerwany lot" jest realizacją stale aktualnego zamówienia szerokiej publiczności: opowiada historię miłości, która przetrwała lata i zmienne koleje życia.

Filmy reżysera Leonarda Buczkowskiego są bardzo ludzkie. Nic dziwnego, iż słusznie bywa on nazywany przedstawicielem nurtu popułistycznego w naszej kinematografii. Przed kilku laty pasjonowaliśmy się jego „Sprawą pilota Maresza", śledziliśmy z uwagą losy załogi polskiego okrętu podwodnego „Orzeł", oglądaliśmy „Przygodę na Mariensztacie', a jeszcze wcześniej pamiętne „Zakazane piosenki". Ale to zaledwie kilka tytułów z bogatego dorobku reżysera filmowego Leonarda Buczkowskiego.

„Przerwany lot" to swoista podróż w czasie, którą odbywa radziecki pilot w ciągu jednego wieczoru spędzonego w podwarszawskiej miejscowości. Przeszłość przeplata się z teraźniejszością, obserwacje obyczajowe i łagodny humor scen współczesnych sąsiadują z lirycznym tonem wspomnień miłości z lat wojny.

Jak sam tytuł filmu zapowiada, właśnie dzięki przerwanemu lotowi kiedyś w czasie wojny i współcześnie w okresie pokoju, zmieniają się koleje życia, odzywają się wspomnienia. Otóż pilot komunikacyjny „Aerofłotu", mający odlecieć do Moskwy, zmuszony jest pozostać w Warszawie na skutek zamknięcia lotniska: mgła. Zaproszony przez polskiego kolegę na wesele do małej podwarszawskiej miejscowości, poznaje w niej miejsce, gdzie raniony ukrywał się w czasie wojny. Odżywa wspomnienie dziewczyny (Urszuli), która uratowała mu życie. Spotkał ją tam. Oboje uświadamiają sobie, iż nigdy nie przestali się kochać. Jednak za późno jest już na zmianę życia.

Rolę główną pilota Wowy gra radziecki aktor Aleksander Bielawski, aktor moskiewskiego Teatru Satyry. Przy okazji warto wiedzieć, iż jest on z zawodu inżynierem geologiem. Z aktorstwem zetknął się poprzez teatr amatorski w 1955 roku i zdecydował się na studia w Szkole Teatralnej. Grał już w trzech filmach.

W filmie jest wiele sytuacji tragicznych, pokazanych przez reżysera w sposób prosty i przekonywający. Staranna ilustracja muzyczna podkreśla momenty szczególnie dramatyczne. Piękne zdjęcia Forberta, zwłaszcza w scenach plenerowych, tworzą konsekwentny klimat filmu. Film dobry, jak każdy film reżyserowany przez Leonarda Buczkowskiego, którego nazwisko i credo artystyczne mają od dawna ustaloną renomę.

Dane o filmie: reżyseria — Leonarda Buczkowskiego, w oparciu o scenariusz Andrzeja Mularczyka i Jerzego Janickiego. Zdjęcia — Władysław Forbert; muzyka — Krzysztof Komeda-Trzciński. Wykonawcy: Wowa — Aleksander Bielawski, Urszula — Elżbieta Czyżewska, jej mąż („Sokół") — Mieczysław Voit, ojciec — Józef Kondrat, ksiądz — Władysław Krasnowiecki, stewardessa — Barbara Klimkiewicz i inni. Produkcja polska: ZRF „Kadr" — 1964 rok. Film czarno-biały. (m)

Jedna ze scen filmu. Foto: Film Polski



SZKOŁA ŻYCIA

Bohater Związku Radzieckiego Siemion Kuzniecow był pilotem bojowym w czasie ostatniej wojny i brał udział w walce o wyzwolenie naszej Ojczyzny. Uczestniczył m. in. w walkach nad Wisłą i o wyzwolenie Warszawy. Podczas jednej z akcji bojowych został ciężko ranny, tracąc na całe życie wzrok. Po wojnie zamieszkał w Kijowie, gdzie do dziś pracuje. Tam też napisał książkę pt. „Zielona rakieta" (ukaże się w przekładzie polskim nakładem wydawnictwa MON), w której zawarł swoje wspomnienia wojenne. W tym roku na zaproszenie TPPR przebywał w Polsce, gdzie m. in. będąc w naszej stolicy odwiedził Aeroklub Warszawski i spotkał się z młodzieżą lotniczą. Na stronie tej drukujemy fragment jego wspomnień, napisany specjalnie dla „Skrzydlatej Polski" i zamieszczamy zdjęcia z pobytu na lotnisku Gocław.

SIEMION KUZNIECOW
Bohater Związku Radzieckiego

NIE przyjmuje! — powiedziała sekretarka, zatrzaskując drzwi przed Wasią Żezłowem.

To już nie pierwszy raz.

Wasia i tym razem musiał odejść z niczym. Przykro mu było, nie mógł zapomnieć słów, które padły kiedyś z ust Gawrilenki:

— Nie przyjmuję cię do szkoły szybowcowej, jesteś za młody. Urośnij, poczekaj...

Ale Wasia nie mógł czekać. Czekać — to znaczy nie latać. Uważał się za dorosłego. Od kilku już lat marzył, aby zostać pilotem, niecierpliwił się. Dlaczego nie urodził się rok wcześniej? Przecież tylko z tego powodu Gawrilenko utrudnia mu życie, zatrzaskuje przed nim drzwi, odtrąca!

Wasia żałuje, że nie mógł powiedzieć Gawrilence coś, co mogłoby go przekonać. Dlatego wyczekiwał przed budynkiem, aby jeszcze raz spotkać szefa Osoawiachimu w Dniepropietrowsku i przytoczyć mu swoje argumenty. Niestety, nie powiodło mu się. Gawrilenko ostatnio pracował do późnej nocy, a rano, gdy Wasia podbiegał doń, omijał go i spieszył do gabinetu.

W domu chłopiec udawał, że nic go nie gnębi, ale matki nie można było oszukać. Staruszka spojrzawszy na portret ojca, powiedziała:

— Gdyby ojciec żył, ująłby się za tobą, synku.

Wasia nie mógł sobie miejsca znaleźć. Wyszedł na ulicę, błąkał się jakiś czas bez celu, aż nagle dostrzegł na przystanku Gawrilenkę.

Pobiegł doń, ale w tym czasie nadjechał tramwaj. Wskoczywszy razem z Gawrilenką na stopień, Wasia zaczął przytaczać od dawna przygotowane argumenty. Prosił, żądał nawet, aby przyjęto go do szkoły szybowcowej. A Gawrilenko wciąż „nie". I wtedy Wasia, zrozpaczony, wykrzyknął:

— Wszystko jedno, wstąpię! Zostanę pilotem, wyląduję na waszym lotnisku i wy mi jeszcze samolot zatankujecie!

W nocy Wasia napisał list do Budionnego. Zadanie miał ułatwione — ojciec jego w czasie wojny domowej służył bowiem w konnicy Budionnego i zginął w walce z interwentami. Chłopiec pisał szczerze i zwięźle, tak jak by pisał do ojca. Po upływie ośmiu dni przyszła odpowiedź. Ponadto przyszedł list adresowany do szefa organizacji lotniczej. Następnego dnia sekretarka otworzyła przed Wasią drzwi, mówiąc z przekąsem:

— Przyjmuje...

Wasia, wymachując listem, wbiegł do gabinetu z miną zwycięzcy. Gawrilenko, uśmiechając się, wyszedł zza biurka.

— Niech będzie na twoim — rzekł. — Ucz się! Ale równocześnie musisz się uczyć cierpliwości...

Wasia starał się panować nad sobą, ale czasem ponosiła go fantazja i wtedy różnie bywało. Tak właśnie było w szkole szybowcowej, kiedy to zamiast lądować, wzbił się na szybowcu w górę, aby jeszcze trochę polatać. Odsiedział za to dwa dni w areszcie, ale gorsza od kary była świadomość, że nie potrafi panować nad sobą, że brak mu cierpliwości, o której wspominał Gawrilenko. Zdarzało się to również w Ulianowsku, mieście wiatrów, gdzie Wasia kształcił się w wyższej szkole...

Ale ostateczne zwycięstwo nad sobą odniósł w najbardziej chyba dramatycznym momencie, kiedy podczas kolejnego skoku z samolotu zdał sobie sprawę, że spadochron nie otworzy się. Ręka niecierpliwie przesuwała się w kierunku uchwytu spadochronu zapasowego, a świadomość nakazywała powstrzymać ją. Wasia wiedział bowiem, że pilocik spadochronu zasadniczego łopocze nad głową i jeśli otworzy zapasowy, linki zaplączą się. Trzeba czekać, a to nie było takie proste: ziemia zbliżała się gwałtownie. I nagle poczuł mocne szarpnięcie. Opadł na ziemię, ale nie zdążył już przyjąć odpowiedniej pozycji przy lądowaniu. Przeleżał więc dwa miesiące z naderwanym ścięgnem, a wszystko dlatego, że zgięta zawleczka spowodowała, iż czasza nie otworzyła się we właściwym czasie. I dzięki temu, że potrafił opanować się, przeczekać cierpliwie, uratował życie i odniósł zwycięstwo nad sobą...

Czas płynął. Starszy lejtenant Wasilij Żezłow miał już za sobą kilka lat służby w lotnictwie. Pracował w Charkowie. Pewnego dnia otrzymał rozkaz dostarczenia pilnego pakietu do Dniepropietrowska i wręczenia go dowódcy dywizji.

Żezłow ucieszył się, ale nie dał tego po sobie poznać. Bo i jakżeż miał się nie cieszyć? Lot do Dniepropietrowska umożliwiał mu przecież odwiedzenie rodziny.

Serdecznie przyjmowany, Siemion Kuzniecow bawił w Aeroklubie Warszawskim na Gocławiu. Na zdjęciu — gość w rozmowie z junakami LPW.





Siemion Kuzniecow w czasie wizyty w Zarządzie Głównym Aeroklubu PRL.



Nie obyło się również, przy okazji rozmowy o sprzęcie, bez sprawdzenia jak się siedzi w kabinie polskiego szybowca wyczynowego „Foka".
Foto: B. Koszewski (3)

Szybko przygotował się do lotu, pożartował z technikiem, wsiadł do kabiny i wystartował.

W dali błysnęła wstęga Dniepru. Ileż przyjemnych wspomnień łączy się z tą rzeką, miastem, okolicą. Ale oto i lotnisko. Żezłow wylądował i poprosił technika, aby zatankował samolot na drogę powrotną. Okazało się jednak, że na otrzymanie benzyny potrzebne jest zezwolenie szefa sztabu.

Starszy lejtenant udał się we wskazanym kierunku. Przeszedł długim korytarzem i znalazł się w małym, zadymionym pokoiku. Tu zastał dwóch lotników, żywo dyskutujących ze sobą.

Jeden z nich odwrócił się w stronę Żezłowa i ten od razu rozpoznał w nim Gawrilenkę.

— Szukam szefa sztabu — powiedział starszy lejtenant.

— Ja właśnie pełnię tę funkcję — odrzekł Gawrilenko.

Żezłow zameldował mu cel przybycia. Gawrilenko słuchając, przyglądał mu się uważnie.

— Gdzieś was już chyba widziałem. Ale gdzie? — powiedział, zastanawiając się.

Starszy lejtenant uśmiechnął się.

— Pamiętacie małego szybownika Wasię Żezłowa, którego nie chcieliście przyjąć do szkoły?

Gawrilenko potarł ręką czoło, na twarzy pojawił się szczery uśmiech.

— Otóż to! — wykrzyknął, podając rękę Żezłowowi. — Dzielny pilot z siebie urósł. Ale byłeś zapalczywym chłopcem!

Natychmiast wydał polecenie zatankowania samolotu Żezłowa, po czym, zwracając się do swego rozmówcy, powiedział:

— Miałem z nim kiedyś kłopot. Nie chciałem go przyjąć do szkoły szybowcowej — był za młody. Prosił mnie dość długo, a potem zaczął nawet grozić. „Zostanę pilotem — krzyczy — wyląduję na waszym lotnisku i wy mi jeszcze samolot zatankujecie". I wylądował... Dotrzymał słowa, a ja muszę mu zatankować samolot. Dzielni są ci nasi chłopcy!...

SASZA LOTNIK

Nazwisko — Kozłowski. Imię — Stanisław. Zawód — pracownik fizyczny. Znaki szczególne — głuchoniemy". Z takim oto, wystawionym w języku polskim, dowodem osobistym mieszkał w okupowanej przez Niemców Łodzi mężczyzna w wieku lat 28, niskiego wzrostu, łysiejący nieco od czoła. Ale ten „głuchoniemy" przesiadywał wieczorami przy odbiorniku radiowym i notował treść komunikatów radzieckiego biura informacyjnego, które następnie drukowane były w podziemnej gazecie Łódzkiego Komitetu Okręgowego Polskiej Partii Robotniczej „Głos Łodzi".

I w czasie spotkań z hitlerowcami ów „głuchoniemy" potrafił doskonale rozmówić się z nimi, w „języku" partyzanckim, oczywiście. To on właśnie, Stanisław Kozłowski, wspólnie z Leonem Reliszko późnym wieczorem, gdy opustoszały już ulice, zatrzymali policjanta i rozbroili go. Innym razem wspólnie ze Stanisławem Gajkiem i innymi młodymi patriotami, w biały dzień, na głównej ulicy miasta napadli na SS-mański magazyn broni. Akcja trwała 55 minut. Broń załadowali na furmankę i wywieźli w bezpieczne miejsce. A w przeddzień 1 maja 1943 roku Kozłowski wspólnie z kilkoma przyjaciółmi wykoleili, zdążający na front wschodni, pociąg z bronią i amunicją. Rozwścieczony szef gestapo rozkazał wówczas urządzić w mieście obławę i „zatrzymać wszystkim podejrzanych o przynależność do szajki bandyckiej".

Wkrótce potem, wczesnym rankiem, gdy Kozłowski wracał z zadania, zatrzymało go dwóch osobników: jeden — w mundurze policjanta, drugi — gestapowca. Obok nich czatował ogromny wilczur. Zażądali okazania dokumentów, a po sprawdzeniu gestapowiec wrzasnął: „Hände hoch!". W tym momencie rozległ się strzał. Gestapowiec upadł. Kozłowski wycelował jeszcze raz. Zacięcie. Zanim policjant ochłonął z wrażenia, Stanisław był już przy parkanie. Ale pies dopędził go i schwycił za palto. Kozłowski zrzucił z siebie palto, przeładował pistolet, zastrzelił psa i przeskoczył przez parkan.

Policjanci i gestapowcy plądrowali po mieście poszukując „niebezpiecznego przestępcy politycznego". I oto dwóch policjantów wtargnęło do mieszkania, w którym Kozłowski ukrywał się. W tym czasie, kiedy Niemcy wypytywali w przedpokoju gospodynię o mieszkańców domu, Stanisław wyskoczył przez okno i zniknął w tłumie.

Kto krył się pod maską głuchoniemego? Był nim mieszkaniec Uralu — Aleksander Kuźniecow. Zanim trafił do Łodzi, przeszedł niełatwe koleje losu.

...W połowie lat trzydziestych Kuźniecow ukończył technikum geologiczne i podjął pracę w Magnitogorsku. Równocześnie szkolił się w aeroklubie. Następnie przyjęty został do szkoły lotniczej w Orienburgu. Na krótko przed wybuchem wojny Aleksander, w stopniu młodszego lejtenanta, przybył do Mohylowa, gdzie właśnie stacjonował pułk myśliwski. Tu 22 czerwca 1941 r. rano wystartował na sygnał alarmu i jako pierwszy w pułku zestrzelił bombowiec niemiecki. Następnego dnia — drugie zwycięstwo! Wkrótce miał już na swym koncie cztery zestrzelone samoloty nieprzyjaciela. Ale pewnego dnia, latem, w nierównej walce powietrznej został ciężko ranny w nogę.

Dopiero pod koniec roku Aleksander wrócił do pułku. Przybył tu wprost z Kremla, gdzie M. I. Kalinin wręczył mu order Czerwonego Sztandaru. Awansował następnie do stopnia lejtenanta i wyznaczony został na stanowisko dowódcy klucza.

I nagle chlubnie rozpoczęta działalność bojowa została przerwana. Walcząc w obronie Moskwy Kuźniecow został zestrzelony i wzięty do niewoli.

Nastały ciężkie dni dla Aleksandra. Przewożono go z jednego obozu do drugiego, wciąż dalej i dalej od ojczystego kraju. I tak trafił do Łodzi. Pilot nie rozstawał się jednak z myślą o ucieczce. W Łodzi podjął taką próbę.

Jeńców pędzono do pracy w fabryce włókienniczej. Kuźniecowowi udało się, za pośrednictwem majstra — starszego już wiekiem Polaka Henryka Gożądy, przekazać gryps przeznaczony dla członków łódzkiej organizacji podziemnej. Treść grypsu była następująca: „Dwaj rosyjscy piloci — dowódca pułku i dowódca klucza — chcą zbiec z obozu. Pomóżcie nam". Ktoś doniósł jednak Niemcom o ich zamiarze ucieczki. Byłego dowódcę pułku Konstantina Biełousowa tak skatowali, że nie mógł się ruszyć. Kuźniecowa również przesłuchiwano, jednak dzięki odporności psychicznej i fizycznej wytrzymał próbę. Ale jeńców nie zatrudniano już więcej w fabryce włókienniczej i łączność z majstrem została zerwana. Mimo to Kuźniecow nie rezygnował z planu ucieczki. Porozumiał się z kolegą pilotem Arkadym Worożcowem, upatrzyli obaj moment kiedy wartownik oddalił się i uciekli z zamkniętego pomieszczenia przez okno. Następnie zdjęli pasiaki i pozostali w zawczasu przygotowanych kombinezonach roboczych. Co dalej? Są w obcym mieście, nie znają języka polskiego — łatwo więc można wpaść w ręce wroga. Trzeba by się gdzieś ukryć, ale gdzie? Ruszyli przed siebie. Po drodze natknęli się na stróża kościelnego, który, dowiedziawszy się, że są Rosjanami, uciekinierami z obozu, chętnie ich ukrył w swojej komórce.

Po upływie kilku godzin Aleksander udał się przed bramę wyjściową fabryki włókienniczej, w której kiedyś pracował w nadziei, że uda mu się spotkać znajomego majstra. I rzeczywiście, udało się. Dostrzegł go w tłumie robotników opuszczających fabrykę. Henryk Gożąda, po porozumieniu się z członkiem organizacji podziemnej Józefem Dąbrowskim, zaprowadził Kuźniecowa do lokalu konspiracyjnego. Wkrótce pilot spotkał się z człowiekiem, któremu doręczono jego gryps — Sekretarzem Łódzkiego Komitetu Okręgowego partii Ignacym Logą-Sowińskim.

Przedstawiając się, Kuźniecow nadmienił, że jest komunistą, pilotem myśliwskim.

— Słyszałem o was — powiedział Ignacy Loga-Sowiński po rosyjsku. — Bardzo dobrze, że przyszedłeś do nas drogi Sasza. Tak będę was nazywał. Konspiracja tego wymaga. Pracy u nas starczy dla wszystkich, którzy chcą walczyć z hitleryzmem, a tym bardziej dla myśliwca. Tylko, że walczyć trzeba będzie na ziemi, a nie w powietrzu... Potraficie?

Kuźniecow wyraził gotowość wykonania każdego zadania.

— Nie gorączkujcie się, Sasza — odrzekł Ignacy Loga-Sowiński. — Wpierw nauczcie się języka polskiego, poznajcie zasady konspiracji. Należy stale o nich pamiętać, nawet podczas spożywania posiłków...

Od tego czasu pilot radziecki w każdej sytuacji odczuwał opiekę ze strony Ignacego Logi-Sowińskiego — starszego towarzysza partyjnego. Zaprzyjaźnił się również z Mieczysławem Moczarem, który w tym czasie kierował pracą wojskową w okręgowym komitecie partii, przydzielał zadania grupom dywersyjnym.

Na polecenie komitetu okręgowego partii murarz Leon Reliszko ukrywał pilota radzieckiego, w różnych lokalach konspiracyjnych.

Ryzykując niejednokrotnie życiem, Leon umożliwiał swemu podopiecznemu wydostanie się z trudnych, niekiedy nawet bardzo niebezpiecznych sytuacji. Często też wspólnie wykonywali zadania bojowe.

Przyjaciel Kuźniecowa, Arkady Worożcow, również spotkał się z Ignacym Logą-Sowińskim. Otrzymał on fikcyjny dowód osobisty na nazwisko Władysława Piątkowskiego i szybko udowodnił, że potrafi świetnie wykonywać zadania bojowe. Warunki konspiracji zmusiły pilotów do rozstania się. Kuźniecow zamieszkał u starego robotnika Ludwika Szprucha, a Worożcow w innym lokalu.

Kuźniecow wiele nauczył się od swego gospodarza — doświadczonego konspiratora, uczestnika rewolucji w 1905 r. Pilot radziecki pilnie uczył się języka polskiego i po upływie trzech miesięcy mógł już swobodnie porozumiewać się z Polakami.

Ludwik Szpruch i jego syn Tadeusz pracowali w sklepie materiałów piśmiennych. Właściciel sklepu cieszył się z doskonałych obrotów, ale nie wiedział, że znaczna część zakupionego u niego papieru trafia do drukarni konspiracyjnej, mieszczącej się w piwnicy sąsiedniego domu, gdzie właśnie drukowane były ulotki i gazeta „Głos Łodzi". Na łamach tej gazety ukazywały się również artykuły pisane przez pilotów radzieckich. Członkowie Łódzkiej organizacji konspiracyjnej starannie ukrywali Worożcowa, ale gestapowcy wpadli jednak na jego ślad i schwytali go. I znów niewola. Początkowo trzymali młodego pilota w więzieniu, a następnie, za próbę ucieczki, odesłali go do obozu w Oświęcimiu.

DZIAŁALNOŚĆ partyzancką rozpoczął Kuźniecow latem 1943 r. Wtedy to bowiem, w składzie niedużego oddziału, skierowany został do okolicznych lasów, aby następnie połączyć się z partyzantami działającymi bliżej Warszawy.

W oddziale tym byli sami młodzi chłopcy, nie posiadający żadnego doświadczenia wojskowego. Podczas przedzierania się leśnymi drogami wpadli w zasadzkę niemieckich jednostek ekspedycyjnych. W nierównej walce zginęło wielu Polaków, Kuźniecow zaś został ranny w lewe ramię. Rana mocno krwawiła. Pilot z trudem dobrnął do najbliższej wioski, ale i tam byli Niemcy. Podczołgał się więc, niepostrzeżenie, do kaplicy i ukrył pod podłogą, w grobowcu. Dopiero wieczorem hitlerowcy opuścili wieś. Kuźniecow pod osłoną nocy wyszedł z ukrycia i udał się do sąsiedniej wsi. Tu znalazł schronienie w domu Jadwigi Zabrodzkiej, która opatrzyła mu ranę. W pewnym momencie pilot dostrzegł na ścianie ulotkę ze swoim zdjęciem. Gospodyni uspokoiła go:

— Nie bój się. Takie ulotki wiszą w każdej izbie. Niemcy straszyli nas, kazali przykleić ulotki na ścianach, przypatrywać się przechodniom i o wszystkim meldować. Gdy ujrzałam ciebie, od razu pomyślałam: „Sasza-lotnik".

Mąż i syn gospodyni byli partyzantami. Oni też umożliwili Kuźniecowowi nawiązanie kontaktu z dowódcą oddziału partyzanckiego Maczkiem.

— Loga-Sowiński radził nam, abyśmy przyjęli was do oddziału. Bardzo potrzebujemy człowieka posiadającego doświadczenie wojskowe — rzekł dowódca.

DOKOŃCZENIE NA STR. 17

KRONIKA LOTNICZA

1944 – 1964

Opracował J. R. KON

ROK 1954 (ciąg dalszy)

7 lutego

● Redakcja tygodnika „Skrzydlata Polska" ogłosiła po raz pierwszy Całoroczne Zawody Szybowcowe o Memoriał Ryszarda Bitnera, publikując równocześnie regulamin pierwszej tego typu imprezy w Polsce (korespondencyjnej).

*

29—31 marca

● W Centrum Wyszkolenia Lotniczego we Wrocławiu odbyła się narada kierowniczego aktywu lotniczego LPŻ. Obecni na naradzie przedstawiciele aeroklubów regionalnych wybrali także (31.III) nowe władze Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej. Prezesem ARP został gen. bryg. Józef Turski, wiceprezesem — prof. Włodzimierz Humen, a sekretarzem generalnym — mgr inż. Sergiusz Minorski.

*

1 kwietnia

● PLL LOT wprowadziły nową taryfę, ustalającą zniżone ceny biletów lotniczych na liniach krajowych. Kształtują się one na poziomie ceny biletu II klasy pociągu pośpiesznego.

*

Kwiecień

● Piloci PLL LOT wzięli udział w akcji zasilania gleby nawozami sztucznymi, rozsiewanymi z samolotów nad polami PGR-ów w województwach zielonogórskim, poznańskim i lubelskim.

*

15 maja

● Na obozie treningowym w Lesznie piloci polscy pobili w jednym dniu 3 rekordy świata w przelocie prędkościowym po trasie trójkąta 100 km, uzyskując następujące prędkości: Jerzy Adamek — 86 km/h, Jerzy Wojnar — 94,716 km/h, Wanda Szemplińska — 75,564 km/h (rekord kobiecy).

*

11 czerwca

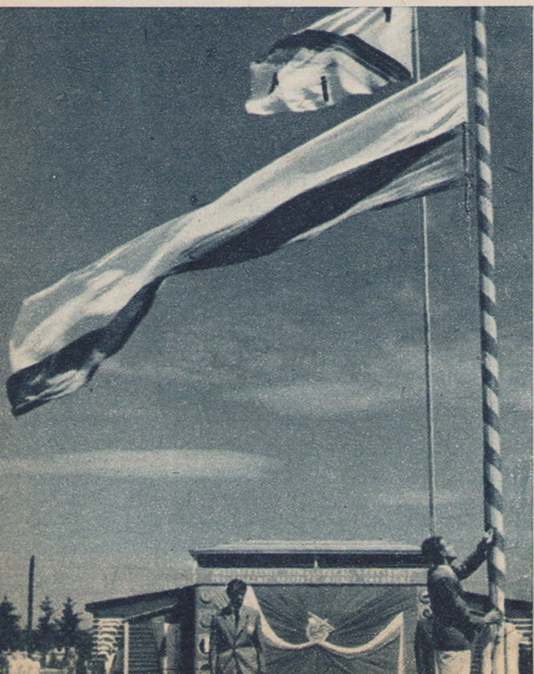
● Jerzy Kubaczewski ustanowił w Ostrowie Wlkp. pierwszy dla Polski międzynarodowy rekord spadochronowy: skok na celność lądowania z wysokości 600 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu, uzyskując wynik 1,66 m od środka celu.

*

13—27 czerwca

● W Lesznie odbyły się Międzynarodowe Zawody Szybowcowe z udziałem 36 reprezentantów dziewięciu krajów Europy (Bułgarii, Czechosłowacji, Francji, NRD, Polski, Rumunii, Węgier, Wielkiej Brytanii i ZSRR). Rozegrano 5 konkurencji: dwa przeloty po trasie trójkąta 100 km, dwa przeloty docelowo-powrotne 154 km i 182 km oraz przelot docelowy 305 km. Na zawodach ustanowiono 14 rekordów krajowych i 2 wyczyny homologowane (m. in. 3 NRD, po 2 Bułgarii, Rumunii i Francji oraz Węgier, Czechosłowacji i W. Brytanii). Na szybowcach wylatano ok. 25 000 km. Wielki triumf odnieśli Polacy. Indywidualnie zwyciężył Edward Makula, przed Węgrem Mezö. Miejsca od 3 do 7 zajęli szybownicy polscy: Popiel, Gorzelak, Góra, Kirakowski i Szemplińska. W klasyfikacji zespołowej pierwsze miejsce zajęła Polska (13 546 pkt) przez ZSRR (11 531 pkt) i Czechosłowacją (8 877 pkt).

Flaga na maszt! Uroczyste otwarcie Międzynarodowych Zawodów Szybowcowych w Lesznie, w 1954 roku.



*

4—11 lipca

● W Lesznie odbyły się XIX ogólnopolskie zawody modeli latających z udziałem 126 zawodników z 228 modelami. W klasyfikacji zespołowej zwyciężyła ekipa z Białegostoku, przed ekipami Poznania i Szczecina.

*

24 lipca

● Pil. Wanda Szemplińska ustanowiła na szybowcu „Jaskółka" kobiecy rekord Polski odległości przelotu otwartego — 555 km.

*

30 lipca

● Pilot Aeroklubu Ostrowskiego — Paweł Dzida zdobył setną w Polsce złotą odznakę szybowcową.

*

20 sierpnia

● W salach Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie otwarto z okazji Święta Lotnictwa wielką wystawę lotniczą pt. „Na straży polskiego nieba".

*

21 sierpnia

● Na lotnisku Gocław w Warszawie odbyły się z okazji Święta Lotnictwa pokazy lotnicze zorganizowane przez Aeroklub Warszawski przy współudziale Aeroklubu Łódzkiego i PLL LOT. Pokazy lotnicze odbyły się 21 i 29 sierpnia również w 16 innych miastach kraju. Oglądało je w sumie milion widzów.

*

9 września

● Instruktor Fr. Wójcikiewicz z Aeroklubu Śląskiego wykonał pierwszy w kraju skok spadochronowy z dwumiejscowego szybowca „Bocian", pilotowanego przez Zb. Rawicza. Skok nastąpił z wysokości ok. 800 m.

*

3—10 października

● W Nowym Targu odbyły się I spadochronowe Mistrzostwa Polski z udziałem 37 zawodników. Rozegrano 4 konkurencje. Tytuł mistrzowski zdobył Józef Wójcik z Legionowa.

*

7—10 października

● Na trasie Warszawa — Kielce — Lublin — Warszawa rozegrano XII Krajowe Zawody Samolotowe. Brały w nich udział 23 załogi na samolotach CSS-13. Rozegrano 10 konkurencji, przelatując łącznie 13 800 km. Zwyciężyła załoga J. Derkowski — K. Pawliczak z aeroklubu w Inowrocławiu.

*

10 październik

● W Warszawie na Wiśle dokonano oblatania prototypu wodnosamolotu (przerobiony Piper Cup z pływakami). Oblotu dokonał pil. A. Abłamowicz.

*

Październik

● Dwaj polscy specjaliści szybowcowi (mgr inż. Władysław Nowakowski i prof. Włodzimierz Humen) udali się na kilkumiesięczny pobyt do Chin, aby udzielić pomocy w organizacji i rozwoju szybownictwa w Chińskiej Republice Ludowej.

*

15 listopada

● Prezydium ZG LPŻ w porozumieniu i uzgodnieniu z GKKF powołało po raz pierwszy 20-osobową szybowcową kadrę narodową.

*

23 listopada

● Na rozszerzonym zebraniu Zarządu ARP powołano do życia Rady: Szybowcową i Spadochronową.

(c.d.n.)

Mała
ENCYKLOPEDIA
lotników polskich

ZBIGNIEW BADURA

Urodził się 27 lipca 1920 roku w Libicy pow. Czeski Cieszyn. Od r. 1925 zamieszkuje w Cieszynie, gdzie kończy szkołę powszechną i rozpoczyna naukę w gimnazjum. W r. 1939 po małej maturze zapisuje się do I klasy Liceum Technicznych Zakładów Naukowych w Katowicach. W sierpniu 1939 r. w Szkole Szybowcowej Goleszów uzyskuje pkat „A" i „B".

Po rozpoczęciu wojny znalazł się we Lwowie, skąd w listopadzie 1939 r. wrócił do Cieszyna. W lipcu 1940 r. udaje się do tzw. Generalnej Guberni (celem uniknięcia wywiezienia na roboty do Niemiec) i w Rabce pracuje w przedsiębiorstwie drogowym jako magazynier i pomocnik mechanika.

Z chwilą oswobodzenia tych terenów rozpoczyna naukę w Liceum dla dorosłych im. J. Sobieskiego w Krakowie, gdzie w lutym 1946 r. zdał maturę. Po długich staraniach został przyjęty na I rok Wydziału Mechanicznego Politechniki Gliwickiej dopiero 1 maja 1946 r. W maju 1947 r. przeniósł się na oddział lotniczy Wydziałów Politechnicznych przy AGH w Krakowie i tutaj we wrześniu 1951 r. złożył egzamin dyplomowy, uzyskując stopień inżyniera mechanika i magistra nauk technicznych w zakresie lotnictwa.

W latach 1947 i 1950 odbył praktykę warsztatową i konstrukcyjną w Szybowcowym Zakładzie Doświadczalnym w Bielsku. Od maja 1951 r. pracuje jako starszy konstruktor w Szybowcowym Zakładzie Doświadczalnym w Bielsku. Bierze udział w opracowaniach konstrukcyjnych następujących szybowców: SZD-8 bis „Jaskółka", SZD-9 bis „Bocian" oraz SZD-13X „Wampir".

Z kolei od r. 1954 zajmuje stanowisko kierownika Działu Prototypów. W tym czasie wspólnie z inż. Okarmusem i Dyrkiem pracuje przy projekcie szybowca treningowego „Mucha 100".

W r. 1955 prowadzi jako główny konstruktor prace przy szybowcu szkolno-treningowym SZD-15 „Sroka", zaś w roku 1959 — również jako główny konstruktor — pracuje przy szybowcu treningowym „Gil".



Zbigniew Badura

W roku 1960 opracował projekt wstępny (aerodynamiczny) szybowca treningowo-wyczynowego SZD-25 „Lis", a następnie zagadnienie analizy biegunowej prędkości na otwartych hamulcach aerodynamicznych.

W roku 1956 kontynuował szkolenie szybowcowe (III stopień), które jednak uniemożliwiły mu w dalszym czasie trudności zdrowotne.

Od roku 1962 pracuje na stanowisku zastępcy kierownika Biura Konstrukcyjnego d/s konstrukcji, a od roku 1963 po reorganizacji przedsiębiorstwa obejmuje stanowisko Głównego Inżyniera Zakładów Sprzętu Lotnictwa Sportowego, zastępcy dyrektora do spraw technicznych.

Od roku 1961 jest członkiem Komisji Szybowcowej Aeroklubu PRL.

SYLWESTER BARTOSIK

Urodził się w 1893 r. w Kampinosie. Do gimnazjum uczęszczał w Łowiczu, z którego został wydalony w 1905 r. za udział w manifestacji 1-majowej.

W okresie poprzedzającym wybuch I wojny światowej rozpoczyna naukę w Akademii Wojskowej w Petersburgu, po ukończeniu której pełni służbę jako oficer w armii rosyjskiej, a następnie w armii polskiej.

W latach powojennych pracuje w szkole lotniczej w Bydgoszczy oraz w 1 pułku lotniczym w Warszawie. Jego energia i rzutkość, poważny stosunek do obowiązków, a ponadto znajomość języków obcych sprawiły, że z czasem został przeniesiony do komisji zakupów samolotów przy Departamencie Aeronautyki MSW. Na stanowisku tym pozostaje do 1923 r. W tym roku opuszcza szeregi wojska (w stopniu kpt. pil.), nie mogąc pogodzić się z brutalnym naciskiem przełożonych zmuszających go do wystawiania pozytywnych opinii o przestarzałym sprzęcie lotniczym, który zakupywano za granicą.

Sympatyzuje z ruchem komunistycznym. Od momentu klęski wrześniowej, wraz z żoną Janiną — członkiem Komitetu Pomocy Ofiarom Faszyzmu — rzuca się w wir walki konspiracyjnej. Opracowuje plan akcji na KKO, gdzie wówczas pracował.

Z chwilą powstania PPR zostaje jej członkiem. Mieszkanie Bartosików było miejscem spotkań czołowych działaczy PPR — Marcelego Nowotki, Pawła Findera i innych.

Sylwester Bartosik pełnił funkcje sekretarza Komitetu Dzielnicowego PPR Warszawa-Śródmieście do września 1942 r., tj. do momentu aresztowania go przez gestapo.

Ginie w pierwszej egzekucji publicznej w Warszawie w dniu 16 października 1942 r., wśród 50 powieszonych członków PPR.



Sylwester Bartosik



Załoga radzieckiego statku kosmicznego „Woschod". Od lewej: K. Fieoktistow (naukowiec), W. Komarow (pilot — dowódca statku) i B. Jegorow (lekarz).

Ostatni lot trójki radzieckich kosmonautów na statku „Woschod" jest niewątpliwie największym dotąd, od chwili pierwszego lotu Jurija Gagarina, osiągnięciem astronautycznym. Nic też dziwnego, że wzbudził on i budzi nadal tak wielki entuzjazm i uznanie w całym świecie. Zarówno wśród uczonych jak i opinii publicznej.

Pomyślny wynik tego lotu pozwala przypuszczać, że astronautyka radziecka wkroczyła w nowy etap — realizację długotrwałych lotów załogowych, będących wstępem do lotów pozaziemskich.

Dzięki osiągnięciom uczonych i konstruktorów radzieckich rozwój astronautyki wyprzedza wszelkie, najśmielsze nawet przewidywania. A oto kilka dalszych szczegółów dotyczących historycznego lotu statku „Woschod", o którym donosiliśmy już w poprzednim numerze naszego pisma.

LOT STATKU „WOSCHOD"

O PRZYGOTOWANIACH DO LOTU

K. Fieoktistow tak określił przygotowania do lotu kosmicznego: Trening przygotowawczy mieliśmy krótszy niż poprzedni kosmonauci. Ale przeszliśmy to pomyślnie. Ja przed tym w ogóle nie zajmowałem się sportem. Pływałem wprawdzie i jeździłem na nartach, ale to wszystko dla przyjemności — bez jakichkolwiek nawet zamierzeń wyczynowych. Sport jest potrzebny, ale nie jest żadną gwarancją zostania kosmonautą. Moim zdaniem trening przygotowawczy do lotów kosmicznych dobrze zniesie każdy pracowity i systematyczny człowiek, o dobrych warunkach zdrowotnych. Dodajmy, że Fieoktistow używał okularów do pracy w kabinie statku.

Decyzja Komisji Państwowej o imiennym składzie załogi zapada na kosmodromie na dwa dni przed startem. Do tej chwili przygotowania obejmują równolegle wielu kosmonautów.

UBIÓR

Kosmonauci byli ubrani w lekkie błękitne kurtki, szare spodnie i białe hełmofony. Odzież ciepła i specjalna znajdowała się również na pokładzie, gotowa do użycia w razie niespodziewanego przebiegu lądowania.

CZAS I MIEJSCE STARTU

Start nastąpił 12 października br. o godzinie 10 minut 30 i 530 milisekund (wg czasu moskiewskiego) z kosmodromu Bajkonur w Kazachstanie. Kąt nachylenia orbity względem równika ziemskiego — około 65°. Perigeum — 178 km, apogeum — 409 km. Czas jednorazowego obiegu wokół Ziemi — 90,1 min.

STATEK „WOSCHOD"

We wnętrzu kabiny statku znajdowały się trzy fotele. Środkowy — miejsce Fieoktistowa — był wysunięty nieco do przodu. Fotel dowódcy statku — Komarowa — był umieszczony tuż przy włazie, a fotel Jegorowa — po przeciwnej stronie kabiny. Wnętrze kabiny było w kolorze śnieżno-białym, wyłożone plastykiem. Wielka liczba różnych przyrządów, rozmieszczonych grupami. Na widocznym miejscu po środku — miniaturowy globus, zegar czasowy oraz przyrządy pilotażowe. Obok fotela dowódcy statku — dźwignia kierowania oraz pulpit z wieloma przełącznikami. Dalej radiostacja, klucz telegraficzny, kamery telewizyjne, zasobniki z żywnością i wodą, zasobnik z dodatkową ciepłą odzieżą i lekkimi kombinezonami niezatapialnymi. Okrągłe iluminatory, tym razem nie zakryte żaluzjami, znajdowały się obok każdego miejsca załogi.

Jak oświadczył Główny Konstruktor — statek mógł lądować z prędkością równą zero lub bardzo niewielką. W tym celu został on wyposażony w specjalny system opracowany przez uczonych radzieckich. Na wypadek wodowania statek był niezatapialny. Podczas prób miękkiego lądowania statek lądował bezpiecznie nawet przy bardzo silnym bocznym wietrze, a na morzu — przy silnej fali.

Podczas lotu w kabinie statku panowały następujące warunki: temperatura 19°C, wilgotność 50%, ciśnienie 780 mm słupa rtęci.

ŁĄCZNOŚĆ

Szefem dyżurnym łączności stanowiska dowodzenia ze statkiem był Jurij Gagarin. Stanowiska dowodzenia miały kryptonim „Zorza", statek kosmiczny — „Rubin". Urządzenia radiowe statku pracowały z częstotliwościami: 143,625; 17,365 i 18,035 MHz. Poza tym znajdował się również nadajnik „Sygnał", pracujący z częstotliwością 19,9944 MHz. Było razem 6 nadajników.

Na stanowisku dowodzenia znajdował się ogromny ruchomy globus z makietą statku kosmicznego, umożliwiający ustalenie w każdej chwili, gdzie znajduje się „Woschod".

Herman Titow pełnił funkcje w specjalnym zespole zbierającym dane o przebiegu lotu.

LĄDOWANIE

Statek „Woschod' wylądował 13 października 1964 roku o godzinie 10 minut 47 (wg czasu moskiewskiego) w pobliżu miejsc opadnięcia statków „Wostok-5" i „Wostok-6", w rejonie Pietropowłowska, w odległości około 700 km na północ od punktu startu.

Rakietowe urządzenia hamujące (zdwojone dla bezpieczeństwa) zostały włączone nad Afryką. Statek był wyposażony w nowy system orientacji przestrzennej. Ostatnie meldunki Komarowa przed lądowaniem: „Samopoczucie dobre". Cisza. Po chwili: „Spłonęły anteny". Był to znak, że statek wszedł w gęste warstwy atmosfery. W tej fazie lądowania puls kosmonautów był następujący: Komarow — 73, Fieoktistow — 90, Jegorow — 80. Temperatura powłoki statku — około 10 000°C, wnętrza + 21°C. Po dłuższym milczeniu zawołanie ze statku: „Namiar! Dajcie namiar!".

O godzinie 10 minut 30 (czasu moskiewskiego) pilot dyżurującego śmigłowca Michajłow zameldował drogą radiową: „Widziałem obiekt na spadochronach, gdy wchodził w gęste chmury". A o godzinie 10 minut 57: „Obiekt jest widoczny na Ziemi, obok niego kosmonauci, trójka. Poruszają się... poruszają się dość żywo... Pozdrawiamy ich..." O godzinie 11 minut 10 obok statku wylądował śmigłowiec pilotowany przez Kobzara. Kosmonauci zostali przewiezieni tym śmigłowcem na lotnisko, a stamtąd — samolotem na kosmodrom w Bajkonurze. Pierwsze powitanie odbyło się w Kustanaju.

„Woschod" lądował w dwóch fazach: tuż nad powierzchnią oddzielił się człon z aparaturą, który wylądował obok kabiny z załogą.

AN-24

SAMOLOT PASAŻERSKI

Samolot An-24 jest przeznaczony do obsługi linii pasażerskich długości 1000—2000 km. Został on opracowany przez zespół dr. inż. Olega Antonowa i wyróżnia się wysoką ekonomicznością oraz możliwością użytkowania na lotniskach trawiastych.

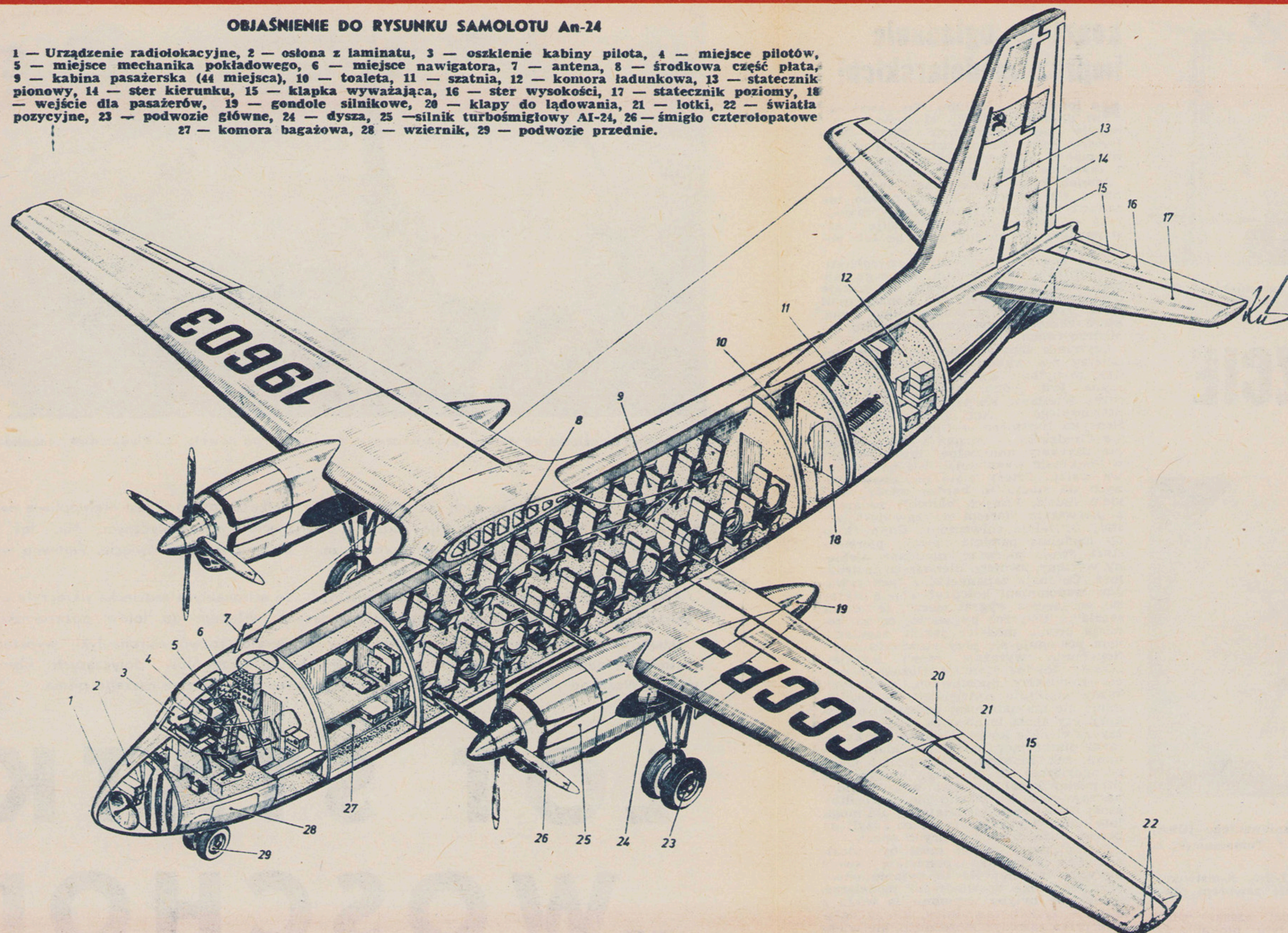
Jest on wyposażony w dwa silniki turbośmigłowe AI-24 o mocy trwałej 2 000 KM i mocy startowej — 2 535 KM każdy i zabiera na pokład 36 — 44 pasażerów oraz 4 członków załogi.

Kabina ciśnieniowa. Najkorzystniejsza prędkość przelotowa samolotu wynosi 475 km/h (na wysokości — 7 000 m, przy ciężarze w locie — 17 000 kG). Pułap praktyczny — 10 000 m, pułap roboczy — 9 100 m. Zasięg — 1 200 do 2 100 km.

Rozpiętość — 28,2 m, długość — 23,53 m, wysokość — 8,32 m, pow. nośna — 71,30 m^2. Max. ciężar w locie — 19 200 kG, obciążenie pow. — 270 kG/m^2, obciążenie mocy — 3,8 kG/KM, ciężar użyteczny — 4 000 kG, ciężar paliwa (5 550 litrów) — 4 481 kG. Rozbieg — 450 do 500 m, dobieg — 350—500 m.

Samolot An-24 może być użytkowany w wersji transportowej i transportowo-pasażerskiej. An-24 ma najwyższe osiągi wśród jego odpowiedników — samolotów: Avro-748, „Dart-Herald" i Fokker „Friendship".

Samoloty An-24 zakupione w Związku Radzieckim wejdą w roku przyszłym do służby w barwach Polskich Linii Lotniczych LOT.



OBJAŚNIENIE DO RYSUNKU SAMOLOTU An-24

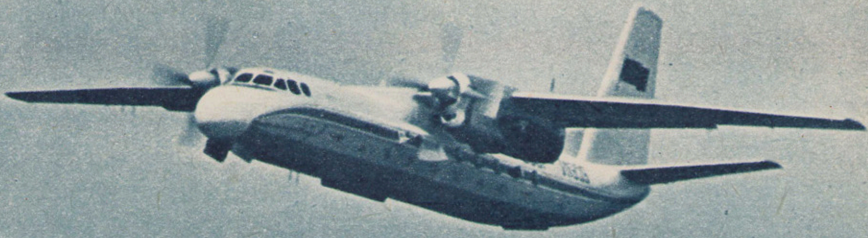
1 — Urządzenie radiolokacyjne, 2 — osłona z laminatu, 3 — oszklenie kabiny pilota, 4 — miejsce pilotów, 5 — miejsce mechanika pokładowego, 6 — miejsce nawigatora, 7 — antena, 8 — środkowa część płata, 9 — kabina pasażerska (44 miejsca), 10 — toaleta, 11 — szatnia, 12 — komora ładunkowa, 13 — statecznik pionowy, 14 — ster kierunku, 15 — klapka wyważająca, 16 — ster wysokości, 17 — statecznik poziomy, 18 — wejście dla pasażerów, 19 — gondole silnikowe, 20 — klapy do lądowania, 21 — lotki, 22 — światła pozycyjne, 23 — podwozie główne, 24 — dysza, 25 — silnik turbośmigłowy AI-24, 26 — śmigło czterołopatowe 27 — komora bagażowa, 28 — wziernik, 29 — podwozie przednie.

Samolot turbośmigłowy An-24 na lotnisku trawiastym.

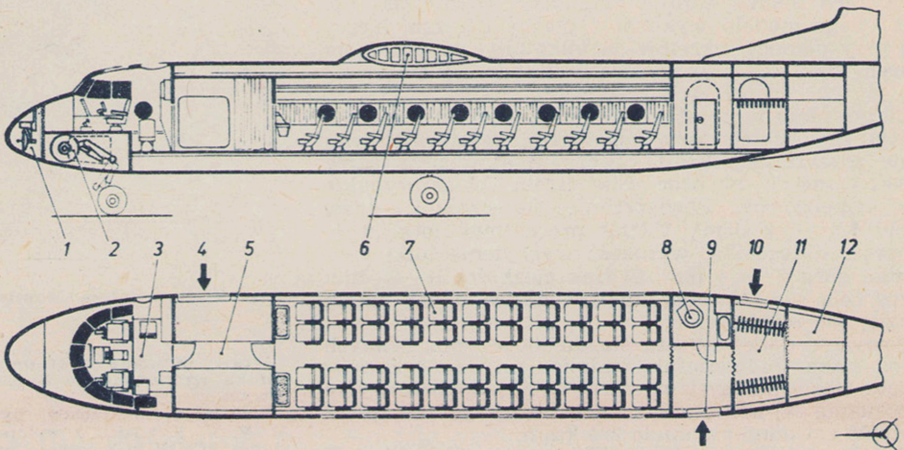
Foto: Agencja Prasowa Nowosti — B. Wdowienko (2)

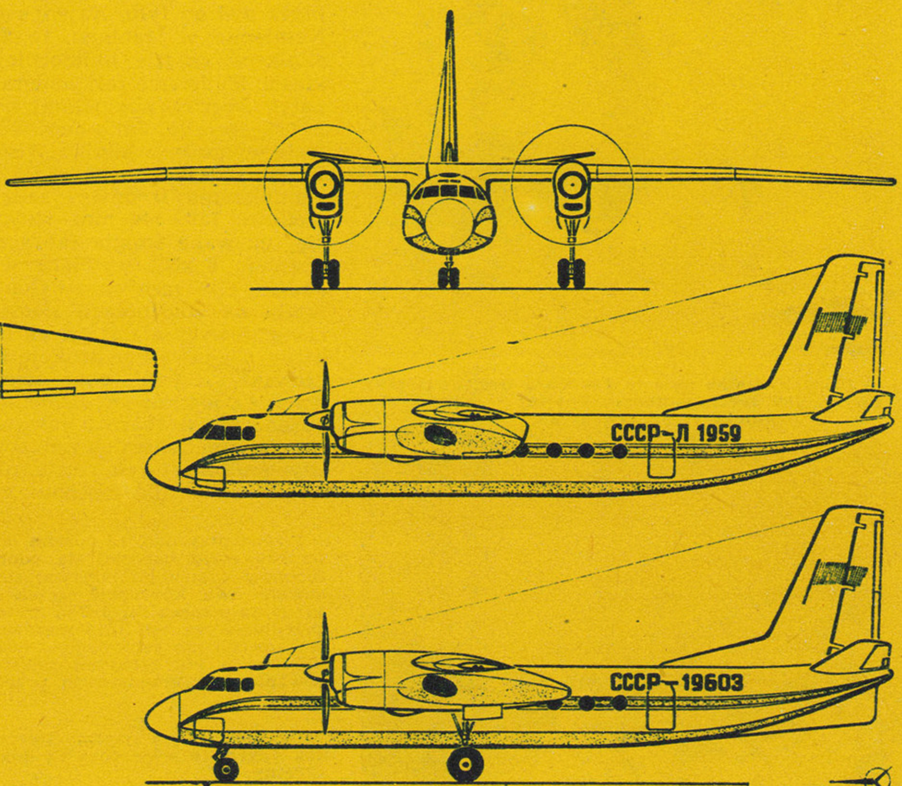


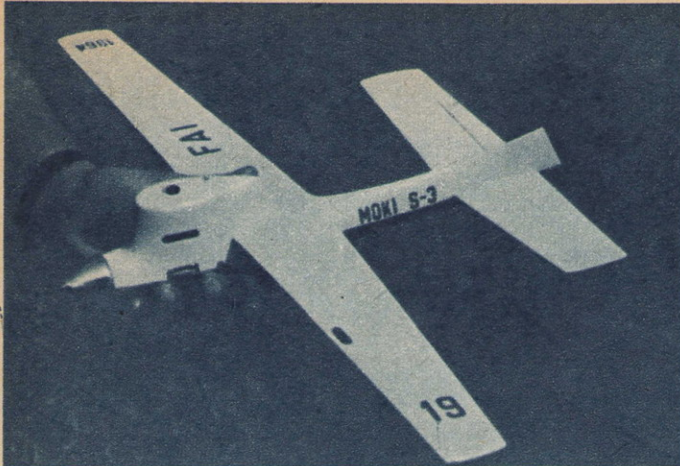




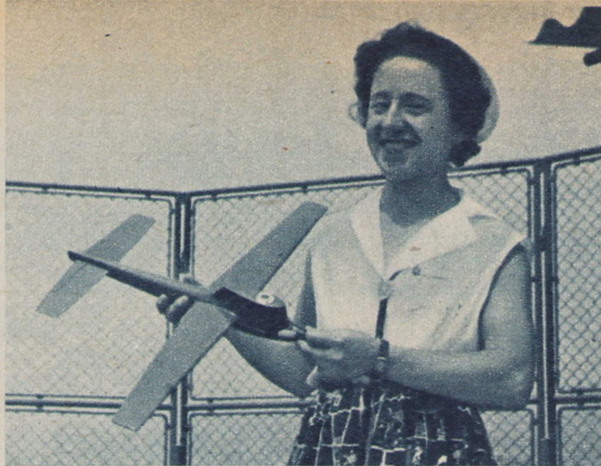
WYŻEJ: Samolot An-24 w locie. **NIŻEJ:** Wnętrze samolotu An-24: 1 — urządzenie radiolokacyjne, 2 — podwozie przednie, 3 — kabina załogi, 4 — właz ładunkowy, 5 — komora bagażowa, 6 — środkowa część płata, 7 — kabina pasażerska (44 miejsca), 8 — toaleta, 9 — wejście dla pasażerów, 10 — wyjście zapasowe, 11 — szatnia, 12 — komora ładunkowa.







Szybki model Węgra Krizsmy, wicemistrza świata. Silnik ze znanej rodziny „Moki".



Elwira Purice, żona znanego zawodnika rumuńskiego Stefana, zajęła 24 miejsce uzyskując 201 km/h.

MISTRZOSTWA W BUDAPESZCIE

(Uwagi techniczne)

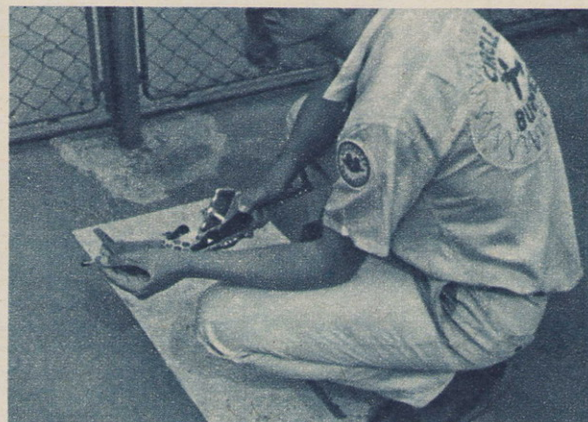
ZASADNICZO nic nowego w konstrukcji modeli na Mistrzostwach Świata w Budapeszcie nie wprowadzono. Oglądać można było modele stare, sprzed trzech lub czterech lat. Wytworzył się mocno „wyżyłowany", klasyczny układ modelu. Najczęściej używane materiały to lipa, balsa, dural. Włosi mieli piękne bezbarwne modele wykonane z kandyjskiego świerka. Amerykanie do konstrukcji swoich modeli stosują laminaty. Wiśniewski np. płat swego modelu wykonał z blachy 0,3 mm, łączonej przy pomocy wkrętów do bukowego dźwigara, na którym było też przymocowane urządzenie sterownicze.

Ciężar modeli ponad 400 G, jedynie modele zawodników radzieckich były konstrukcji czysto balsowej i nie przekraczały 380 G. Profile płatów przeważnie symetryczne 7—10 proc. Stateczniki płaskowypukle lub symetryczne. Powierzchnie stateczników duże, około 1,8 — 2 dcm² Udział procentowy lotki 8 — 12 proc. statecznika, wysokość wychylenia lotki 3 — 6 mm, góra 2 — 4 mm. Środek ciężkości 18—25 mm przed osią zamocowania linki. Kadłuby modeli raczej długie, 390—460 mm.

Powyższe dane odnoszą się do modeli sterowanych jedną linką. Jednocześnie nadmieniam, że 38 zawodników stosowało system sterowania jednolinkowy, a o poziomie tej konstrukcji niech świadczy fakt, że jeszcze 25 zawodników miało 200 km/h.

Obecnie chciałbym omówić kilka ciekawych konstrukcji silników, jakie oglądałem w Budapeszcie.

Silnik Wiśniewskiego — tłok bezpierścieniowy, trzy kanały płuczące — jeden centralny wylotowy, system płukania podobnie jak w silniku MZ, ssanie zaworem obrotowym.

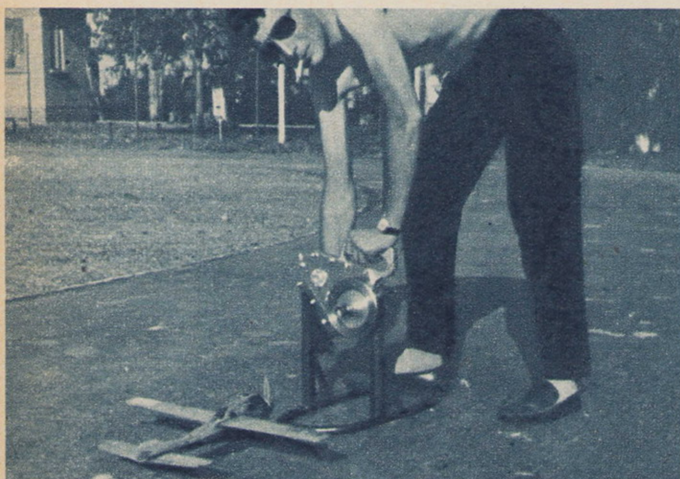


Rączka sterownicza konstrukcji B. Wiśniewskiego (USA). Foto: J. Tomaszewski (5)

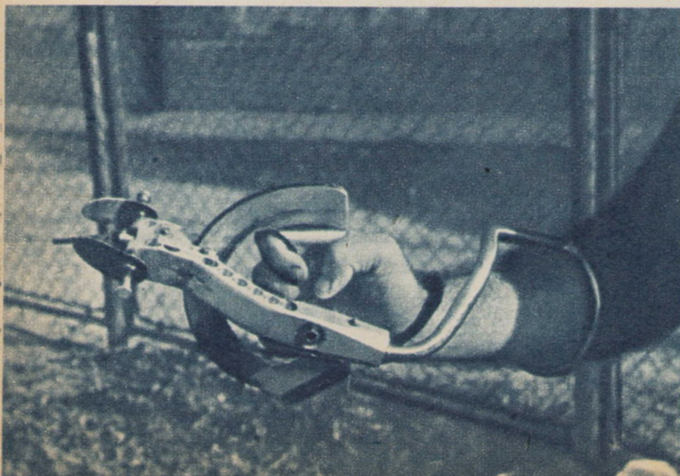
Węgier Krizsma latał na silniku MOKI-S-3. Konstrukcja silnika wzorowana na Super Tigre. Ssanie zaworem obrotowym.

Rewelacją Mistrzostw był niewątpliwie czeski silnik M. V. V. S. 2,5-RL z wylotem spalin do tyłu; płukanie systemu SCHNÜRLE, ssanie przez wał, tłok bezpierścieniowy. Silnik M. V. V. S. 2,5-RL dawał o 2 000 obr/min więcej na tym samym śmigle niż silnik mistrza świata Wiśniewskiego. Silnik jest obecnie w trakcie prób laboratoryjnych, a egzemplarze seryjne będą na pewno lepsze od prototypowych.

Zawodnicy włoscy startowali na nowych silnikach Super Tiger, silnik poza prostokątną rurą ssącą i nieco zmodyfikowanym karterem niczym nie różnił się od konstrukcji z 1962 roku.



Powyżej — rozruch silnika modelu Francuza Desloges'a przy pomocy rozrusznika mechanicznego. Poniżej — rączka sterownicza tegoż zawodnika.



Jedną z bardziej ciekawych konstrukcji amatorskich był silnik „Start", Rosjanina Natalenki — oparł on swoją konstrukcję na silniku Super Tiger, wprowadzając jednak wiele ulepszeń. Jego silnik jest ssany przez wał od tyłu. Największa prędkość jaką osiągnął Natalenko w treningu, to 236 km/h, co stawia jego silnik w rzędzie najmocniejszych na świecie w tej klasie. Modelarze tak dobierali średnice i szerokość łopatek śmigieł, aby silniki na starcie dawały 17 000—20 000 obr/min. Jako ciekawostkę podaję, że obroty w locie wynosiły w silniku Wiśniewskiego 25 000 obr/min, Krizsmy 24 000 obr/min. Daje się zauważyć tendencje zmniejszenia średnicy śmigła; najczęściej używane średnice 138—144 mm, skoki 180—210 mm. Najczęściej używane śmigła fabryczne Ross 6„x8", 6„x9" — Tornado 6„x8" (wymiary w calach). Nie używano śmigieł elastycznych z nylonu. Większość zawodników latała na zbiornikach ciśnieniowych — normalnych, ciśnieniowych elastycznych lub zbornikach typu Sladkiego. Ciekawą konstrukcję zbiorników stosowali Wiśniewski i Sladki, obaj używali zbiorników grodziowych z dodatkowym ciśnieniem z karteru. Zbiorniki te odznaczały się bardzo równomierną pracą. Oczywiście stosowanie ciśnieniowych zbiorników pociąga za sobą używanie na starcie rozruszników. Prawie każda ekipa miała rozruszniki mechaniczne.

Trzeba przyznać, że poziom latania na jednej lince z roku na rok coraz bardziej sią poprawia. Pomimo silnych podmuchów wiatru lot odbywał się bez zmian wysokości. Stosowano dwie koncepcje rączek sterowniczych do jednej linki: 1) Za pomocą skrętnego pręta — wówczas urządzenie było przedłużeniem osi linki sterowniczej. 2) Przy pomocy koła stożkowego lub czołowego o dużej średnicy i układu dwóch lub trzech kół zębatych ziększających ilość obrotów. Sterowanie tym urządzeniem przpomina tradycyjne dwulinkowe.

Uważam, że oba systemy sterowania są dobre, większy jednak zakres, a więc większą dokładność sterowania ma pręt skrętny.

ANDRZEJ RACHWAŁ

Za drogo kosztuje oglądanie imprez modelarskich!

Na lotnisku Aeroklubu Wrocławskiego w dniach od 10 do 13 września br. odbyły się konkurencje XXIX Mistrzostw Polski Modeli Latających w klasie makiet latających. Widz wychodzący z zawodów mógł być zadowolony.

Jednak każde zawody mają swoje dobre i złe strony. Widz na pewno nie zauważył minusów, lecz mnie — zawodnika — pewne sprawy interesują i zastanawiam się mocno, dlaczego tak postąpiono:

...Na zawody przyjeżdża czterdziestu zawodników! Nic w tym dziwnego, ale pięć osób, czyli ósma część nie zostaje dopuszczona do rozegrania konkurencji! Chcę rzucić do dyskusji kilką uwag, które zaczęły krystalizować się już na Mistrzostwach.

Czytelnik zapyta, dlaczego pięciu modelarzy nie wykonało lotów? Otóż zadaję to pytanie komisji zawodów. Przyczyna jest jedna: modele wykonane przez Wiesława Karnickiego i Ryszarda Starońskiego — Aer. Ziemi Lubuskiej, Henryka Hartmana — Gliwice, Bronisława Chudziaka — Poznań i przeze mnie, nie uzyskały minimalnej ilości 100 pkt w konkursie wykonania i nie miały prawa startu. Cztery piąte nie dopuszczonych do startu to bardzo młodzi wiekiem ludzie, których nadzieje związane z pierwszym startem na zawodach zostały brutalnie zniweczone. Chyba każdy modelarz pamięta swój pierwszy start, swoje pierwsze, nieudane niekiedy występy, swojego pierwszego instruktora. Co mają zapamiętać z tych zawodów wspomniani koledzy? Ciągle słyszy się, że „sędzia wygrał mecz", że „co za sędzia".. Usłyszeć by warto, co za komisja ocenia modele, jakim regulaminem posługuje się przy stawianiu ocen? Regulamin wyraźnie mówi (cytuję): „Oceny dokona Komisja złożona z pięciu Komisarzy Sportowych, z których każdy punktuje oddzielnie". W regulaminie nie ma natomiast wzmianki o dyskusji czy zgoła targu o za duży zastrzał czy za cienkie kółko. Uważam, iż komisarze punktujący model nie zdali egzaminu, tak ze strony technicznej jak i pedagogicznej. Ci koledzy, którym los (Komisja) kazał pozostać w roli widza na zawodach, na pewno nie zagroziliby asom naszej redukcji latającej, ale mogli loty odbyć i pokazać to na co zużyli na pewno dużo czasu i dobrych chęci.

Czy pierwszy model musi być idealny? Czy komisarze pamiętają swoje pierwsze modele? Na to pytanie odpowiedzieć mogą doświadczeni modelarze, a ciekawe byłyby wspomnienia wielu z nas. Co zyskali zawodnicy, którzy oglądali tylko zawody? Może dużo, ale większą nauką byłby dla nich start. **Za drogo kosztuje oglądanie zawodów za cztery polskie setki wliczając w to trzydniowe wyżywienie, noclegi i podróż; stanowczo za dużo. Aerokluby nie zyskały nic... przeciwnie — straciły!** Zawodnicy Zostali załamani takim obrotem sprawy. Zawody wrocławskie żywo przypominają mi (oczywiście w tych tylko przypadkach o których piszę) „fenomenalną" organizację XXIX Mistrzostw Modeli Latających w konkurencjach klasycznych w Ciechanowie. Tam padały rekordy chyba wszystkiego: braku higieny, słabiutkiego wyżywienia i ogólnego bałaganu. Tutaj, wstyd mówić — bezmyślności. Tyle pisze się, aby redukcją latającą zdobyć sympatyków lotnictwa, aby zachęcić młodzież do uprawiania tej gałęzi modelarstwa, a we Wrocławiu w bezceremonialny sposób spokojnie robi się eliminacje. Za mało jest modelarzy i modeli, aby przeprowadzać tego rodzaju cięcia. O wyborze miejsca na takie zawody pisał nie będę; sądzę, że wiele spraw poruszą także koledzy. Wypada napisać jeszcze o tym, aby w Komisji oceniającej wykonanie modeli znaleźli się koledzy lotnicy naprawdę bezstronni. Jeszcze jedno: gdzie mają startować młodzi modelarze budujący modele redukcyjne? O ile mi wiadomo, są rocznie organizowane dwie imprezy tego typu. Przykry wniosek z tego wynika. Skoro będziemy dalej tak dbać o młodych ludzi, to za pięć lat nagrody w zawodach redukcji latającej rozdawane będą... przy — zielonym stoliku.

JÓZEF BENEDIKT

Józef Benedikt, czołowy modelarz Aeroklubu Wrocławskiego. Foto: B. Koszewski





Grupa zawodników. Od lewej Tadeusz Krzyszkowski, Wojciech Traczewski i January Wajner.

Skierniewickie zawody modeli rakiet

TRZECIE, kolejne Zawody Modeli Rakiet LOK odbyły się w dniach 28—30 września 1964 r. w Skierniewicach. Warunki atmosferyczne towarzyszące tej imprezie były niezbyt sprzyjające. Pomiar wysokości odbywał się z trzech stanowisk pomiarowych. Odczytywane wyniki były natychmiast przekazywane do centrum obliczeniowego. Sprawną łączność zapewniały stacje UKF.

W zawodach brały udział ekipy sześcioosobowe, juniorów lub seniorów. Przywiezione na zawody modele zaliczano do klas: A-1, B-1, B-2.

Modele grupy A-1 to rakiety o dowolnej stabilizacji, z napędem kliszowym, o ciężarze startowym 150 G (tylko dla juniorów).

Modele grupy B-1 to rakiety jednostopniowe, napędzane dowolnym stałym materiałem pędnym. Ciężar startowy modelu nie przekraczał 150 G (dla juniorów i seniorów).

Modele grupy B-2 to rakiety wielostopniowe, na stały materiał pędny o dowolnym składzie. Ciężar startowy do 200 G (tylko dla seniorów).

WYNIKI INDYWIDUALNE

KLASA A-1

1 miejsce	Józef Kosiec, woj. krakowskie	217,13 m
2 „	Marian Zych, woj. krakowskie	212,70 m
3 „	Tadeusz Aleksandrowicz, woj. krakowskie	203,00 m

KLASA B-1

1 miejsce	Janusz Baran, woj. katowickie	643,00 m
2 „	Jacek Wojewódzki, woj .katowickie	449,50 m
3 „	Krzysztof Bendig, woj. katowickie	414,60 m

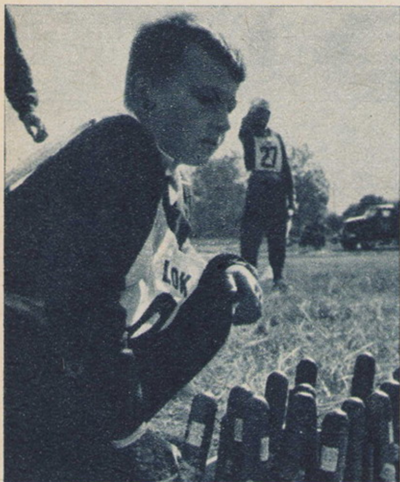
KLASA B-2

1 miejsce	Janusz Baran, woj. katowickie	376,00 m
2 „	Janusz Żeromski, woj. katowickie	330,00 m
3 „	Jerzy Czech, woj. katowickie	313,20 m

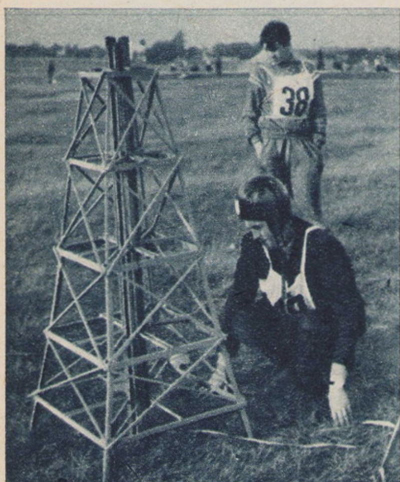
WYNIKI ZESPOŁOWE

1 miejsce	Katowice	1655 pkt.
2 miejsce	Kraków	1018 pkt.
3 miejsce	Białystok	469 pkt.

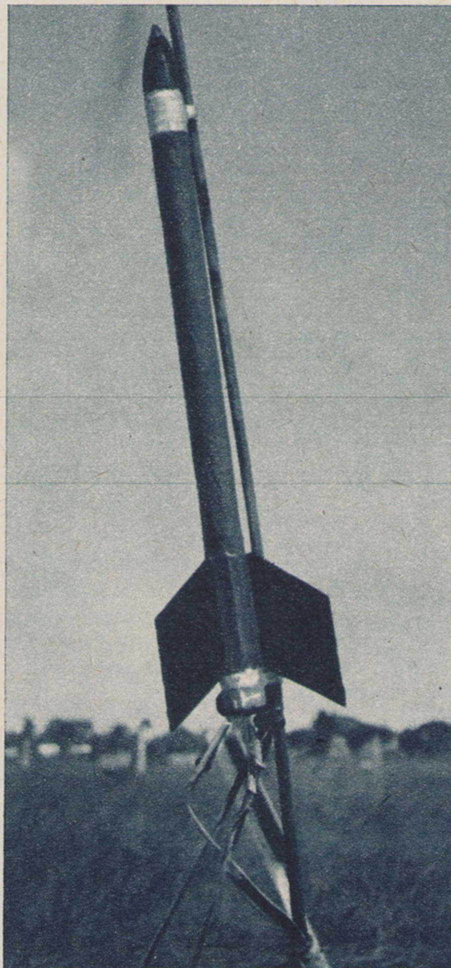
BOGDAN WĘGRZYN



Najmłodszy 13-letni zawodnik Józef Kasiec z Woli Batorskiej zdobywa I miejsce.



Wyrzutnia wieżowa konstrukcji Stanisława Pabiniaka, nauczyciela Szkoły Podstawowej nr 2 w Brzezinach.



Typowa rakieta jednostopniowa na wyrzutni prętowej.



Instruktor Kazimierz Broda ze swoimi rakietami dwustopniowymi.
Foto: B. Węgrzyn (5)

ŚLĄSKI KLUB TECHNIKI RAKIETOWEJ

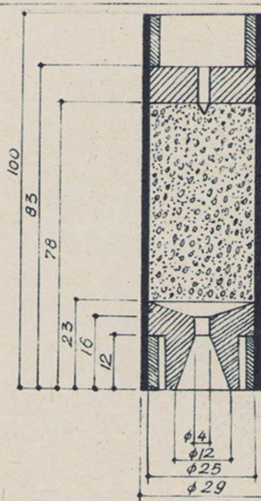
JEDNYM z ośrodków, poza Krakowskim Ośrodkiem Rakietowym APRL, który prowadzi prace badawcze i szkoleniowe, jest Śląski Klub Techniki Rakietowej i Astronautyki w Katowicach. Działalność tej placówki na pewno ma duży wpływ na rozwój modelarstwa rakietowego w Polsce. W tym roku zorganizowano, poprzez Zarząd Główny Ligi Obrony Kraju, trzy kursy dla instruktorów, w tym jeden centralny, który odbył się w sierpniu bieżącego roku w Centralnym Ośrodku Wyszkolenia w Poznaniu. Na wyżej wymienionych kursach kierownictwo i kadra wykładowców rekrutowała się z członków Śląskiego Klubu Techniki Rakietowej i Astronautyki LOK w Katowicach.

Trudności, na jakie napotykają modelarze i instruktorzy nie tylko na tutejszym terenie lecz w całej Polsce, nastręcza paliwo. Zarząd Śląskiego Klubu, biorąc pod uwagę te trudności, wydał polecenie przeprowadzenia prób z paliwem LNO 1002 i LNO 1014, w celu przystosowania go do celów modelarskich. Spełnienie wszystkich warunków i wymagań wobec paliwa i silników modelarskich wymagało długotrwałych, intensywnych doświadczeń. Prace te i doświadczenia są kontynuowane przez nasze laboratorium. W obecnej chwili badania na tym odcinku są na ukończeniu i w najbliższym czasie paliwo to wejdzie do seryjnej produkcji, ułatwiając pracę tym modelarzom, którzy nie posiadają warunków do wytwarzania odpowiedniego paliwa.

Paliwa nasze w czasie doświadczeń były w bieżącym roku demonstrowane na III Ogólnopolskich Zawodach Modeli Rakiet APRL w Krakowie i zawodach w Skierniewicach oraz przy innych okazjach, gdzie stosowano rakiety do wyrzucania ulotek i sztucznych ogni. O paliwach opracowanych u nas należy powiedzieć, że przewyższają one o około 50% pod względem energetycznym paliwa kolegów z Czechosłowacji.

Dane doświadczalne, otrzymane w czasie prób i przybliżone wymiary jakie przyjmą modelarskie silniki rakietowe, uwidoczniono na załączonym rysunku. Poza tym opracowuje się u nas paliwa dla zaawansowanych modelarzy i instruktorów, bazując na składnikach dostępnych w handlu z uwzględnieniem możliwości wykonawstwa pod względem technologicznym w modelarniach. Przypuszczalnie właściwy impuls, jaki będzie mógł być osiągalny dla tego rodzaju paliwa, wyniesie 50—70 sek. Wyniki, jakie otrzymano, można zawdzięczać tylko społecznej inicjatywie i pracy członków Klubu, nie ograniczających swojego czasu na badania i całokształt działalności Śląskiego Klubu Techniki Rakietowej i Astronautyki LOK w Katowicach.

ROMUALD CISZEWSKI



XXVI MISTRZOSTWA SZYBOWCOWE ZSRR



W klasyfikacji drużynowej zwyciężyła ekipa Ukrainy, którą widzimy na zdjęciu. Od lewej — Ł. Pilipczuk, W. Gonczarenko i E. Rudienskij.

48 400 KILOMETRÓW NA PODNIEBNYCH SZLAKACH

CENTRALNY Klub Szybowcowy ZSRR powstał w Orle stosunkowo niedawno, ale stał się już dobrą bazą dla treningu i zawodów. Właśnie w nim zostały rozegrane XXVI indywidualne i drużynowe mistrzostwa szybowcowe ZSRR.

W zawodach wzięło udział 12 drużyn: dwie z Federacji Rosyjskiej oraz po jednej z republik związkowych — Ukrainy, Białorusi, Litwy, Łotwy, Estonii i Mołdawii, a także miast Moskwy i Leningradu, ekipa Państwowego Komitetu ZSRR do spraw techniki lotniczej i Centralnego Sportowego Klubu Szybowcowego ZSRR (CSKS). Ogółem na starcie stanęło 54 pilotów. Czterech z nich występowało poza konkursem.

Wśród uczestników mistrzostw znajdował się jeden zasłużony mistrz sportu, 30 mistrzów sportu i 23 legitymujących się I klasą sportową. Warto podkreślić, że tylko siedmiu zawodników pracuje jako zawodowi piloci. Pozostali to przedstawiciele uczącej się i pracującej młodzieży, wszystkich nieomal zawodów. Obok pracownika naukowego — tokarz i szofer, wraz z aspirantem latał ślusarz. Wszystko to mówi o masowości i popularności sportu szybowcowego. Jeszcze jedna ciekawostka statystyczna — połowa szybowników debiutowała na tak wielkich zawodach.

Ogółem wylatano 2693 godziny i wykonano 48 400 kilometrów przelotów. 14 pilotów zaliczyło normy na mistrza sportu, a 20 powtórzyło je. Liczby te świadczą o wysokim poziomie mistrzostw. Złożyło się na to dobre przygotowanie zawodników oraz prawidłowa organizacja. Oto, na przykład, piloci holujący wyrzucali wszystkie szybowce na wysokość 800 metrów w czasie około 40 minut — z terenów przygodnych zaś ściągali z reguły jeszcze tego samego dnia.

Już pierwszy dzień mistrzostw zapoczątkował bezpardonową walkę. Wprawdzie pierwsza konkurencja — przelot prędkościowy po trasie stukilometrowego trójkąta — na skutek pogarszających się warunków nie została rozegrana do końca, to jednak uwidoczniły się różnice w sile poszczególnych ekip. Prowadzenie objęli gospodarze, wyprzedzając reprezentację moskiewską. Ubiegłoroczni mistrzowie — Litwini — zajęli trzecie miejsce.

Druga konkurencja — przelot prędkościowy po trasie trójkąta 200 km — przyniosła sukces znanemu u nas mistrzowi sportu Wiktorowi Gonczarenko. Za nim uplasowali się — L. Pilipczuk (USRR) i A. Kuriło (CSKS). Drużyna ukraińska po dwóch konkurencjach przesunęła się z czwartego na drugie miejsce. Prowadzili nadal piloci z Orła. Między tymi ekipami rozpoczęła się walka o ostateczny tryumf.

Pogarszająca się pogoda skłoniła organizatorów do wyznaczenia na kolejną próbę (rezerwową) szybkościówkę do celu 100 km. Mimo kiepskich warunków metę osiągnęło 14 zawodników. Aż pięć dni trwała przerwa w lotach, spowodowana brakiem odpowiednich warunków atmosferycznych. Walkę wznowiono przelotem docelowym (prędkościowym). Na mecie piloci znaleźli się w następującej kolejności: 1. W. Staszans, 2. G. Orłow (Moskwa) i 3. A. Kowal (CSKS).



W. Staszans (Łotwa) zwyciężył w konkurencji prędkościowego przelotu docelowego.



J. Rudienskij (Federacja Rosyjska) zdobywca pierwszego miejsca w dwukrotnym przelocie po trasie trójkąta 100 km.



R. Wisackas (Litwa), zwycięzca prędkościowego przelotu docelowo-powrotnego 210 km.

Tegoroczne XXVI Mistrzostwa Szybowcowe Związku Radzieckiego rozegrane zostały na szybowcach „Blanik". Miejscem rozgrywania mistrzostw było lotnisko Centralnego Klubu Szybowcowego ZSRR w Orle. Na zdjęciu — zawodnicy i szybowce przed startem.
Foto: „Krylia Rodiny"



Dobre rezultaty uwieńczyły czwartą konkurencję — prędkościowy przelot docelowo-powrotny 210 km, który wykonało 25 uczestników. Zwyciężył w tej próbie mistrz sportu R. Wisackas (Litwa). Drugie miejsce zdobył B. Strelnikow (USRR), a trzecie — mistrz sportu A. Kuriło (CSKS).

Dotychczas nie był rozegrany trójkąt 300 km — trzecia z obowiązkowych konkurencji i trudno było przewidzieć, która drużyna uwieńczona zostanie mistrzowskimi laurami. Do zadania takiego przygotowywali się specjalnie również i młodsi szybownicy — daje ono bowiem tytuł mistrza sportu.



Absolutnym mistrzem Związku Radzieckiego w szybownictwie na rok 1964 został znany i w Polsce Wiktor Gonczarenko z Ukrainy. Na zdjęciu widzimy go ze specjalną nagrodą za zwycięstwo, ufundowaną przez generalnego konstruktora lotniczego O. K. Antonowa.

I przyszedł wielki dzień. Wszyscy piloci wystartowali do boju. W powietrzu jednak — mimo rywalizacji — solidarnie sobie pomagają. Odbiło się to w wynikach końcowych — metę bowiem przeleciało 39 zawodników. Pierwszy finiszował W. Gonczarenko. On też, w czasie 5 godz. 53 min., został zwycięzcą i otrzymał nagrodę specjalną ufundowaną przez generalnego konstruktora O. K. Antonowa. Za Gonczarenką znaleźli się J. Miliutin (CSKS) i A. Bieliakow (BSRR) — obaj mistrzowie sportu.

Ostatnią próbą na zakończenie mistrzostw był dwukrotny oblot trójkąta 100 km. Zadanie wykonało jedynie 9 pilotów. Najlepszy był J. Rudieńskij (USRR)), 2. L. Aleksandrawiczius (Litwa) i 3. A. Filiuszyn (RSFSR).

Tytuł absolutnego mistrza Związku Radzieckiego w szybownictwie zdobył Wiktor Gonczarenko, mając na koncie 5 680 punktów. Na drugie miejsce wyszedł A. Kuriło — 5 372 pkt, a na trzecie B. Strelnikow — 5 237 pkt. Dalsza czołówka ukształtowała się następująco: **4. E. Brazauskas (Litwa) — 5 033 pkt. 5. J. Rudieńskij (USRR) — 4 663 pkt. 6. L. Pilipczuk (USRR) — 4 623 pkt. 7. R. Garmute (Litwa) — 4 523 pkt. 8. J. Waczasow (USRR) — 4 218 pkt. 9. G. Orłow (Moskwa) — 4 199 pkt. 10. A. Filiuszkin (RSFRS) — 4 175 pkt.**

W punktacji drużynowej zwyciężyli (14 926 pkt.) piloci ukraińscy — Rudieńskij, Pilipczuk i Gonczarenko. Otrzymali oni puchar KC Komsomołu i dyplom I-go stopnia Związku towarzystw i organizacji sportowych ZSRR. Drugie miejsce zajęła ekipa Centralnego Sportowego Klubu Szybowcowego w składzie — A. Kuriło (kapitan), J. Miliutin i A. Kowal. Zdobyli oni 13 266 pkt. Trzecia lokata przypadła szybownikom reprezentującym Litwę. R. Wisackas (kapitan), L. Aleksandrawiczius i E. Brazauskas uzyskali łącznie 12 156 pkt.

XXVI Mistrzostwa Szybowcowe ZSRR w ogólnej ocenie wypadły dobrze. Ukraińscy szybownicy pokazali swe umiejętności pilotażowe i taktykę zawodniczą od najlepszej strony. Doskonale przygotowani byli reprezentanci republik nadbałtyckich — Litwy i Estonii. Nie posiadając w swym składzie mistrzów sportu potrafili uzyskać wysokie miejsca w punktacji drużynowej. Debiutanci z Mołdawii, choć zajęli ostatnie miejsce, również wykazali nieźle przygotowanie.

Szkoda, że członkowie reprezentacji szybowcowej ZSRR startowali poza konkursem i trudno ich rezultaty porównywać. Komisja sędziowska w swej opinii wyraziła pogląd, że podobnie jak w sporcie samolotowym — na mistrzostwach szybowcowych należałoby prowadzić oddzielną punktację dla kobiet. Warto bowiem podkreślić, że w XXVI mistrzostwach startowało sześć pilotek: R. Garmutie (Litwa), I. Gorochowa i M. Afrikanowa (Moskwa), J. Drozdenko (Orzeł), I. Korszunowa (Kirow) i E. Anochowa (Briańsk).

I. BOBARYKIN
Przewodniczący Komisji Sędziowskiej

ZJAZD DZIESIĘCIOLATKÓW W LISICH KĄTACH

W dniach 26 i 27 września br. w Szkole Szybowcowej w Lisich Kątach odbył się zjazd uczestników Kursu Instruktorów Szybowcowych z 1954 r. Oprócz tzw. „Dziesięciolatków" do Lisich Kątów przybyli także: instr. Zofia Gadomska, która 10 lat temu wraz z istr. instr. Walentym Hardtem i Bernardem Kopickim szkoliła jedną z grup, ówczesny kierownik Wyszkolenia Józef Dankowski, Z-ca Komendanta d/s politycznych Jerzy Wiśniewski, a także Jerzy Adamek, który na zakończenie kursu przyjmował egzaminy praktyczne.

Z grupy 18 młodych pilotów (w tym 4 panie), która w roku 1954 otrzymała uprawnienia instruktora szybowcowego, do chwili obecnej pracuje zawodowo w lotnictwie 16 osób.

Kierownictwo Szkoły i wszyscy pracownicy bardzo serdecznie podejmowali swoich gości i wychowanków, za co im wychowankowie z całego serca dziękują i zapraszają się już na następne spotkanie w roku 1969, ale na trochę dłużej i na pewno w pełnym komplecie. **(PM)**

BIULETYN AEROKLUBU PRL nr 384

Zatwierdzenie wyczynów krajowych

Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej zatwierdził następujące wyczyny jako rekordy krajowe:

KLASA D-1 (szybowce jednomiejscowe)

Odległość przelotu docelowego

Adela Dankowska (Aeroklub Poznański), na szybowcu „Foka" SP-1666, na trasie Krosno Odrzańskie — Hrubieszów, dnia 7 lipca 1964 r. **630,0 km**

KLASA G-I (skoki spadochronowe pojedyncze) DZIEN

Celność lądowania z natychmiastowym otwarciem spadochronu z wysokości 1500 m

Wojciech Soleżyński (Aeroklub Wrocławski), dnia 25 lipca 1964 r. we Wrocławiu **6,915 m**

ZŁOTE ODZNAKI SZYBOWCOWE

21 (487)	Jerzy Orłowski	— 4650 m, 335 km (26.05.1964)
22 (488)	Władysław Boczkaj	— 6440 m, 303 km (27.05.1964)
23 (489)	Stanisław Józefczak	— 3100 m, 332 km (28.07.1964)
24 (490)	Stanisław Caputa	— 3300 m, 305 km (30.07.1964)

DIAMENTY ZA PRZELOT PONAD 500 km

15 (179)	Tadeusz Bułat	— 517 km (7.07.1964)
16 (180)	Gromosław Czempiński	— 523 km (26.07.1694)
17 (181)	Janusz Szkodo	— 505 km (30.07.1964)
18 (182)	Marian Łuszpiński	— 505 km (30.07.1964)
19 (183)	Zygmunt Tebich	— 505 km (30.07.1964)
20 (184)	Ludmiła Flądro	— 502 km (30.07.1964)

DIAMENTY ZA PRZELOT PONAD 300 km

45 (635)	Jan Jagodzik	— 315 km (23.05.1964)
46 (636)	Engelbert Cierpiał	— 334 km (28.07.1964)
47 (637)	Stanisław Józefczak	— 332 km (28.07.1964)
48 (638)	Maria Olszewska	— 320 km (7.07.1964)
49 (639)	Marek Zdrada	— 320 km (7.07.1964)
50 (640)	Wojciech Pluciński	— 320 km (7.07.1964)
51 (641)	Czesław Lorenc	— 320 km (7.07.1964)
52 (642)	Stanisław Caputa	— 305 km (30.07.1964)

Sekretarz Generalny Aeroklubu PRL
ppłk pilot KRZYSZTOF DONIGIEWICZ

ZAKOŃCZENIE SEZONU W WARSZAWIE

W dniu 11 października br. w obecności prezesa AW gen. bryg. pil. Romana Paszkowskiego, dyrektora Polskich Linii Lotniczych Lot inż. Jana Zwierzyńskiego oraz wielu zaproszonych gości, odbyło się na lotnisku Gocław oficjalne zakończenie sezonu lotniczego w Aeroklubie Warszawskim. Mimo niesprzyjającej pogody — piloci samolotowi, skoczkowie spadochronowi i modelarze warszawscy zademonstrowali z tej okazji licznie zebranej publiczności swe umiejętności.

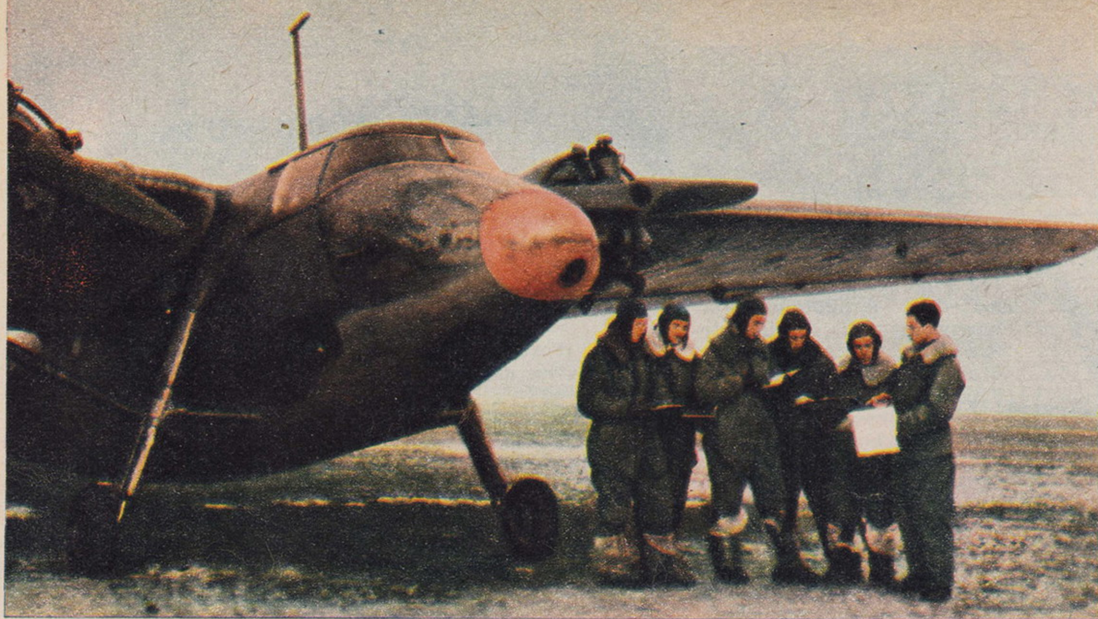
Pierwszy wyszedł w powietrze pilot samolotowy Andrzej Zieliński. Na Zlinie—26 zaprodukował on skomplikowaną wiązankę akrobacyjną, obficie „naszpikowaną" figurami w pozycji odwróconej, otrzymując porcję rzęsistych oklasków.

Następnie trójka pilotów — Zdzisław Dudzik, Andrzej Adamkiewicz i Waldemar Kwiatkowski, najlepszy w Polsce zespół akrobacyjny, zwycięzca zawodów w Rzeszowie, wykonała na Jakach-18 w pięknym stylu pełną finezji wiązankę figur akrobacyjnych, pokazując wielkie zsynchronizowanie poszczególnych ewolucji.

Podczas, gdy modelarze demonstrowali loty modeli silnikowych na uwięzi, spadochroniarze na dwóch samolotach CSS—13 nabierali wysokości do zeskoku. Jako pierwszy wyskoczył Marek Szurpa, znacząc ślad swego spadania smugą z dwóch świec dymnych. Z kolei drugi skoczek zademonstrował skok z flagą. Oba skoki wykonane zostały z opóźnieniem otwarcia spadochronów.

Po pokazach odbyło się w lokalu Aeroklubu spotkanie towarzyskie, podczas którego wręczone zostały dyplomy zwycięzcom III Warszawskich Zawodów Samolotowych (Marian Zaborek i Tadeusz Malinowski) i Całorocznych Zawodów Szybowcowych AW o memoriał Sławomira Makaruka (Wiktor Sznurowski w grupie I i Stanisław Skrzyński w grupie II). Wręczone zostały również puchary oraz cenne upominki, ufundowane przez instytucje współpracujące z Aeroklubem.

Spotkanie upłynęło w przemiłej koleżeńskiej atmosferze. **(z)**



Tak wyglądał samolot Szcze-2. Grupa podch. przed lotem na zadanie z nawigacji. Pierwszy z prawej pilot instruktor lejtenant Goriuszko.

WSPOMNIENIE O PRZYJACIOŁACH

(Z pierwszych dni w OSL)

Płk nawig. CZESŁAW GAGAJEK

KIEDY w połowie grudnia 1944 roku przyjechaliśmy z Majdanka do miasta, gdzie w starych — pamiętających jeszcze carskie czasy — zimnych i zdewastowanych koszarach rodziła się szkoła lotnicza, zastaliśmy tu już liczną grupę oficerów radzieckich, którzy przybyli jeszcze przed nami, aby pomóc w zorganizowaniu i przygotowaniu polskiej szkoły lotniczej do trudnej pracy dydaktycznej. Urządzanie szkoły stało się wspólną sprawą wszystkich — zarówno jej nauczycieli jak i uczniów.

Do pracy zabraliśmy się od razu. Przede wszystkim trzeba było zapewnić jakie takie warunki zakwaterowania oraz urządzić sale wykładowe. Któregoś dnia, po śniadaniu, przed stołówką oczekiwała nas grupa radzieckich oficerów. Byli to nasi wykładowcy i instruktorzy. Jeden z nich dość dobrą polszczyzną zapytał: „Kto z was potrafi kreślić i majsterkować? Potrzebujemy ludzi dla przygotowania schematów i innych pomocy naukowych, niedługo mamy rozpocząć naukę, a jest jeszcze wiele do zrobienia. Chętni niech wystąpią".

Przez chwilę zawahałem się. Nigdy z kreśleniem nie miałem nic wspólnego poza tym, że przejawiałem kiedyś pewne zainteresowanie malarstwem i nawet próbowałem swoich sił w akwarelach. Widząc, że kilku kolegów wystąpiło, odważyłem się i zgłosiłem w charakterze kreślarza. Zostałem przydzielony z jednym jeszcze kolegą z batalionu technicznego do starszego lejtenanta Pietuchowa. Szybko nawiązała się między nami doskonała współpraca i wprost serdeczna przyjaźń. St. lejtenant Pietuchow był inżynierem lotniczym. Przyjechał do Polski jako wykładowca teorii lotu. Sylwetkę tego wysokiego, silnie zbudowanego mężczyzny o stale uśmiechniętej twarzy, przy tym bardzo dobrego pedagoga i specjalisty lotniczego pamiętają zapewne wszyscy pierwsi wychowankowie szkoły lotniczej. Od samego zarania brał udział w organizowaniu szkoły, w której później wychował dwa, a może nawet trzy „pokolenia" młodych polskich pilotów. Pozostawił po sobie trwałą pamiątkę w postaci podręcznika z teorii lotu, który przez wiele lat był podstawowym wykładem tego trudnego przedmiotu i do dziś zaliczany jest do klasycznych pozycji polskiej fachowej literatury lotniczej.

Spotykałem się z nim w tym czasie codziennie. Pracował razem z nami. Sam kreślił, pomagał nam rozmieszczać trudniejsze rysunki, oprawiał schematy, rozwieszał je, nie zawahał się przed żadną pracą. Znalazł przy tym jeszcze zawsze czas na wyjaśnianie schematów, ich idei i chętnie odpowiadał na każde pytanie. Niektóre z kreślonych schematów poznałem jeszcze przed wykładami. Kiedyś zamiast odpowiedzi zrobił nam po prostu wykład dla wyjaśnienia podstawowego problemu — dlaczego samolot lata w powietrzu. Dowiedziałem się już wówczas, co to jest prawo Bernoullliego, jak rozkładają się siły na samolocie w czasie lotu, co to jest krzywa Lilienthala i wiele innych tajników wiedzy lotniczej. Starszy lejtenant Pietuchow był pierwszym oficerem radzieckim, którego poznałem w bezpośrednim kontakcie służbowym.

Dzień Nowego Roku — 1945 spotkaliśmy przy pracy. Trzeba było ostatecznie zakończyć urządzenie przynajmniej kilku sal wykładowych, gdyż 2 stycznia rozpoczynał się rok szkolny. W dniu tym rozpoczęły naukę grupy pilotów. Początkowo mieliśmy rozpocząć wszyscy jednocześnie, jednakże nie udało się przygotować dostatecznej ilości sal wykładowych, w których brakowało szyb, stołów i innego sprzętu kwaterunkowego oraz szkoleniowego. Nie przybyli również jeszcze wszyscy wykładowcy. Szczególnie opóźniali się ci, którzy przybywali z dalekich szkół radzieckich wraz z niezbędnymi pomocami naukowymi. Większość wykładowców i pomocy naukowych przybyła do Polski aż z końca Europy — z Czkałowskiej Wojskowej Szkoły Lotniczej. Stamtąd transportowano dosłownie wszystko, od płatowca i silnika poprzez działka i karabiny maszynowe, modele bomb, radiostacje aż do najdrobniejszego sprzętu, schematów (często już opracowanych), podręczników, regulaminów, instrukcji itd. Wystarczy sobie uświadomić odległość Polski od wschodnich granic Europy, warunki surowej zimy, zniszczenia jakie pozostawiła po sobie straszna lawina wojenna, która nie tak dawno przetoczyła się przez te tereny oraz fakt, że przede wszystkim trzeba było zapewnić dowóz sił i środków dla walczącego frontu, aby zrozumieć ogrom wysiłku organizacyjnego i pomocy materialnej, technicznej, kadrowej i innej, jaką okazał Związek Radziecki w zorganizowaniu i prowadzeniu pierwszej polskiej szkoły lotniczej.

Transporty sprzętu szkoleniowego docierały do Polski drogą kołową, a często drogą powietrzną. Kiedyś znalazłem się w grupie podchorążych, która skierowana została na lotnisko do prac przy wyładunku samolotu. Pojechaliśmy samochodem. Na lotnisku stał już samolot przypominający swym wyglądem olbrzymią przedpotopową ważkę czy też jakiegoś innego latającego gada. Był to samolot „Szcze-2" — popularnie zwany później przez nas „szczuką".

Otóż ta poczciwa „szczuka" (był to naprawdę bardzo „poczciwy" samolot, gdyż nigdy nie słyszałem o jakiejś katastrofie tego samolotu, a sam później, w roku 1947, przeleciałem na nim na jednym silniku odległość prawie z Bydgoszczy do Dęblina), przyleciała aż z Czkałowa i dostarczyła pomoce naukowe z nawigacji, bombardowania i strzelania powietrznego. Były tam przyrządy pokładowe, przekroje broni bomb, tablice montażowe, schematy poglądowe, suwaki nawigacyjne, wiatromierze, a nawet dzienniki pokładowe i mapy. Wraz z całym tym bagażem przyleciał starszy wykładowca nawigacji st. lejtenant Korżow i wykładowca strzelania powietrznego kpt. Muraszow. Było to pierwsze spotkanie z prawdziwym „naszym" samolotem i prawdziwymi lotnikami, którzy dopiero co wysiedli z samolotu po długim locie.

Z podziwem patrzyliśmy na tych ludzi „wschodu", którzy przybyli znad azjatyckiej granicy (Czkałow leży nad rzeką Ural), by uczyć nas trudnej sztuki latania. Nie widać było po nich trudów podróży, która trwała prawie dwa tygodnie (Szcze-2 rozwijał prędkość 130 km/godz i bardzo przeszkadzały mu warunki atmosferyczne). Pomimo że byli to dla nas zupełnie obcy ludzie szybko nawiązaliśmy z nimi kontakt. Kiedy jadąc samochodem z lotniska do koszar z „cennym ładunkiem" (około 4 km) st. lejtenant Korżow dowiedział się, że jesteśmy z grupy „szturmanów", powiedział: „nu takda zawtra naczniom uczitsia". I rzeczywiście, następnego dnia przyszedł do działu nauk, zupełnie już zadomowiony i rozpoczął z nami naukę nawigacji.

Kontakt z wykładowcami i instruktorami nie ograniczał się tylko do samych wykładów. Przebywali oni z nami niemal cały dzień. Przychodzili na naukę własną do świetlicy, stołówki i korzystali z każdej okazji, aby nas lepiej poznać. Szczególnie przywiązali się do nas — „szturmanów" — starszy wykładowca nawigacji, wspomniany już st. lejtenant Korżow i st. wykładowca bombardowania mjr Krewczenia. Ten ostatni pochodził z Brześcia nad Bugiem i mówił dość dobrze po polsku, zaciągając z białoruska. Do szkoły przyszedł bezpośrednio z jednostki frontowej lotnictwa bombowego, gdzie był szturmanem dywizji. Wielokrotnie brał udział i sam prowadził wyprawy bombowe na Niemcy, bombardował linie komunikacyjne i obiekty przemysłowe na dalekich tyłach. Raz jego samolot został zestrzelony, a on szczęśliwie uratował się na spadochronie już po stronie własnych wojsk. Za zasługi w wyzwalaniu ziem polskich odznaczony został Krzyżem Grunwaldu III kl. Z zaciekawieniem słuchaliśmy jego opowiadań, które w jakiś naturalny sposób łączyły teorię bombardowania z praktyką.

Umiał przy tym opowiadać. Miał duże poczucie humoru i niewyczerpany zapas różnych kawałów i anegdot, którymi chętnie i często urozmaicał wykłady z bombardowania. Był przy tym doskonałym pedagogiem. Kiedyś mieliśmy zajęcia w sali wykładowej, gdzie nie było jeszcze tablicy. Mjr Krewczenia świetnie sobie z tym poradził, rysując schematy na czarnym „okrąglaku", który w ten sposób do czegoś się przydał. Odtąd często korzystał z pieca i twierdził, że właśnie na nim lepiej wychodzą przestrzenne schematy z balistyki bombardowania, zwłaszcza schemat bombardowania z lotu nurkowego przy wietrze bocznym. Trzeba przyznać, że miał rację.

Kiedy po opuszczeniu miasta, w kwietniu 1945 roku, w drodze do Dęblina transport kolejowy zatrzymał się na przystanku, wyszliśmy na pobliskie wały jednego z fortów twierdzy dęblińskiej. Stąd roztoczyła się przed nami panorama okolic Dęblina.

— Gdzie jest Dęblin, gdzie jest lotnisko? — pytaliśmy się wzajemnie i na próżno szukaliśmy jakiegoś miasta czy miasteczka. Wyjaśnił nam to kolego Kazik Jajszczyk, rodowity dęblinianin, który był teraz z nami w 13 grupie obserwatorów.

— Widzicie tę kępę drzew? — wskazał Kazik. — To jest park szkoły dęblińskiej, za nim, a raczej tuż przy nim położone jest lotnisko, a za lotniskiem znajduje się Irena.

— Jaka Irena? — ktoś zapytał.

— Tak się po prostu nazywa mała osada położona przy lotnisku — wyjaśnił Kazik.

Nazwa, wiążąca się z niesławnym księciem Paskiewiczem, została nadana osadzie od imienia żony księcia, który tu się kiedyś rozlokował w pałacu książąt Jabłonowskich, służącym ostatnio przed wojną za kasyno oficerskie szkoły lotniczej.

— A ta Irena, to chociaż ładna? — nagabywał wielki znawca kobiet, zawsze pełen humoru i dowcipu, nasz „artysta" — Janusz M.

— Co wam teraz kobiety w głowie? — przerwał przysłuchujący się rozmowie nasz wykładowca nawigacji, st. lejtenant Korżow. — Popatrzcie, jak to lotnisko jest wspaniale położone, jakie obiekty orientacyjne: ujście dwóch wielkich rzek, kilka mostów, szosy, duża węzłowa stacja kolejowa — tu naprawdę nie można zabłądzić. Wisła nas zawsze wyprowadzi do domu — zakończył niczym wykład z nawigacji na temat prowadzenia orientacji wzrokowej st. lejtenant Korżow. Uczył on nas patrzeć na okolice innym wzrokiem — wzrokiem lotnika, oceniającego teren pod względem jego charakterystyki i walorów nawigacyjnych. Był to niejako pierwszy praktyczny wykład z nawigacji, przeprowadzony w szkole dęblińskiej.

St. lejtenant Korżow był zawsze z nami. Nie zabrakło go również w samolocie w czasie pierwszego lotu, który wykonaliśmy na samolocie „Szcze-2" po trasie w rejonie dęblińskiego węzła lotniczego. Leciało nas pięciu podchorążych. Mieliśmy zadanie prowadzić orientację wzrokową i dziennik pokładowy, nauczyć się porównywać mapę z terenem i określać w każdym momencie lotu rzeczywiste położenie samolotu

SASZA-LOTNIK

DOKOŃCZENIE ZE STR. 7

zapoznać się z pracą przyrządów pokładowych w powietrzu oraz położeniem obiektów orientacyjnych w rejonie lotniska i poligonu. Roboty było więc co niemiara. Wszystkie czynności, według ustalonej kolejności, były opisane w nawigatorskim planie lotu, który musieliśmy opracowywać na każde zadanie niezależnie od przygotowania mapy z wykreśloną trasą oraz dziennika pokładowego, w którym zapisywaliśmy wstępne obliczenia lotu, wykonane na podstawie komunikatu meteorologicznego.

Po zajęciu miejsc w samolocie zamknęły się za nami drzwi. Pilot włączył silniki. Samolot zadrżał. Huk silników narastał, przechodząc w przeciągłe wycie. Nie było mowy o jakimkolwiek porozumiewaniu się między sobą. W pewnej chwili samolot ruszył. Chwyciliśmy się odruchowo za siedzenia. Korżow spojrzał na nas, uśmiechnął się i ręką wskazał na zegar i busolę, przypominając tym, że teraz powinniśmy zapisać w dzienniku godzinę i kurs startu. Byliśmy jednak raczej zajęci wyczekiwaniem momentu oderwania się samolotu od ziemi. Samolot przyśpieszał, nabierał szybkości, zielona murawa lotniska uciekała spod skrzydeł i nagle poczuliśmy jakby lekkie zakołysanie się samolotu — to maszyna niepostrzeżenie zawisła w powietrzu i powoli zaczęła oddalać się od ziemi. Naprawdę lecieliśmy.

Nie było czasu na refleksje. Kiedy samolot przeszedł już do lotu poziomego, Korżow wyrwał nas z chwilowego odrętwienia:

— Nu, szturmana, dawajcie rabotać.

Przypomniało nam się co powinniśmy robić. Każdy z nas zajmował na kolejnych odcinkach trasy miejsce w kabinie obok pilota i stąd prowadził samolot po trasie. Korżow był bardzo dokładny. Stale pytał nas o różne szczegóły w terenie, o wskazania przyrządów pokładowych, sprawdzał zapisy w dzienniku i na mapie. Godzina pierwszego lotu przeminęła niepostrzeżenie szybko. Tak byliśmy zajęci swoimi „szturmańskimi" obowiązkami, że mało nam pozostało czasu na zachwycanie się widokami „z lotu ptaka". Smak i piękno latania poznaliśmy dopiero w następnych lotach.

Nasi wychowawcy i nauczyciele byli bardzo wymagający i dokładni. Nie przepuszczali żadnego uchybienia i pomyłki. „W lotnictwie nie ma rzeczy drobnych i błahych. Pomylić można się tylko raz" — wpajali w nas te fundamentalne zasady służby w lotnictwie. Trzeba przyznać, że się im to udało. Nie przeszkodziły temu nawet trudności językowe, które w pierwszym okresie wprowadzały czasem różne nieporozumienia i niejednokrotnie wiele komicznych sytuacji.

Znaczna część podchorążych nie znała zupełnie języka rosyjskiego. Zetknęliśmy się z nim po raz pierwszy i to od razu na tak „fachowej płaszczyźnie". Trudności porozumiewania rozpoczęły się od pierwszego zetknięcia z lekarzami radzieckimi na komisji lotniczo-lekarskiej jeszcze na Majdanku. Jeden z kandydatów prosił nawet o tłumacza przy badaniu słuchu. Lekarz łatwo jednak wykrył że jest on po prostu głuchy na jedno ucho i tłumacz nic tu nie pomógł. Okulista, badający wzrok oczywiście bez tłumacza, przyzwyczaił się, że „C" odczytujemy jako „C", a nie rosyjskie „S" że „P" to jest „P", a nie „R", a „B" to nie „W" itp.

Sam miałem wiele perypetii na tle językowym z przyjęciem do szkoły lotniczej. Po zakończeniu badań lekarskich oznajmiono mi: „Szturmanom budiesz". Wyszedłem z komisji oszołomiony, nie wiele rozumiejąc co to oznacza. Specjalność „szturmana" była jakąś niewiadomą. Tłumaczono mi różnie. Jedni mówili, że chodzi tu o samoloty szturmowe, przeznaczone do atakowania, czyli „szturmowania" wojsk, inni że „szturman" to spadochroniarz, którego wyrzuca się na tyły wroga, lub też że jest to po prostu żołnierz oddziałów szturmowych wojsk lądowych.

Oczywiście taki obrót sprawy nie odpowiadał moim marzeniom — chciałem przecież zostać pilotem. Nie dawało mi to spokoju przez całą noc i dlatego też następnego dnia poszedłem do samego przewodniczącego komisji lekarskiej, radzieckiego pułkownika, prosząc go o pozostawienie w lotnictwie. Na szczęście rozumiał po polsku i mogłem się z nim swobodnie dogadać. Zajrzał do wczorajszych wykazów i zdziwił się, dlaczego przychodzę z prośbą o pozostawienie w lotnictwie, skoro nikt mnie nie skreślał z listy kandydatów do szkoły lotniczej. Powiedziałem mu, że to w związku z tym „szturmanem" — „ja nie chaczu w piechotu", wyrecytowałem nagle dość poprawnie po rosyjsku. Pułkownik roześmiał się i wyjaśnił, że „szturman" to też lotnik — „Letajet on na bombardirowszczikach i razwiedczikach, on wiedziot samolot po marszrutu, on bum, bum, bambit, ponimajesz?" — zakończył rozbawiony wyraźnie tą rozmową pułkownik, imitując przy tym rękoma spadanie i wybuch bomby.

Z wyjaśnień tych zrozumiałem dopiero, że „szturman" to po prostu obserwator lotniczy, który prowadzi rozpoznanie i bombarduje. Dowiedziałem się więc autorytatywnie, że zostałem zakwalifikowany właśnie na „kurs szturmanów", czyli obserwatorów, z których później zrodziła się specjalność nawigatora lotniczego. Nie było to zupełnie po mojej myśli, ale ostatecznie byłem uradowany, że pozostałem w lotnictwie — że będę latał.

Oczywiście, prawdziwym labiryntem powikłań i niejasności stały się wykłady. Chcąc nadążyć z zapisywaniem notatek — pisanych najczęściej na kartkach pakunkowego papieru, które wobec braku podręczników stanowiły jedyny materiał do nauki, często pisaliśmy po prostu polskim alfabetem fonetyczne brzmienie jakiegoś wyrazu w języku rosyjskim. Później w zasadzie nikt już się nie martwił, jak to „coś" nazwać po polsku i tak powstawał w naszym słownictwie nowy twór językowy zrozumiały tylko dla „wtajemniczonych". Szczególnie przyjęły się skróty różnych oznaczeń, nazwy sprzętu, aparatury itp. Najwięcej może dziwolągów językowych powstało w przedmiotach technicznych, uzbrojeniu strzeleckim i bombardierskim, gdzie jest dużo różnego rodzaju „kronsztejnów", „ryczagów", „zapadek", „porszni" i innych „reszajuszczych i razczotnych miechanizmów". Dużo słów polszczono, zachowując ich rosyjskie brzmienie. Na długo weszły do naszego słownika lotniczego takie terminy, jak: rolowanie, finiszer, stojanka, kapciorka, bełtanie i wiele innych. Kiedyś, już po kilku dniach nauki, jeden z kolegów pyta mnie zupełnie poważnie:

— Słuchaj po co ten Muraszow tak się męczy z objaśnianiem budowy tego działka lotniczego, kiedy i tak później każe nam to zapomnieć? Ja nic nawet nie zapisuję.

Patrzyłem na niego zdziwiony, gdyż nigdy czegoś podobnego nie słyszałem.

— Jak to nie — obruszył się mój rozmówca — przecież kpt. Muraszow powiedział dziś: zapomnijcie eto raz na wsiechda.

Zrozumiałem. To „zapomnijcie" przyjął dosłownie. Odtąd jednak wiedział już, że to oznacza „zapamiętajcie".

Przeszkody językowe były stopniowo likwidowane przy aktywnym współudziale obu stron. Dużą pomoc okazała tu metoda poglądowa, świetnie opanowana i umiejętnie stosowana przez wykładowców radzieckich w całym procesie szkolenia. Nie uczono nas języka rosyjskiego, natomiast wykładowcy zobowiązani byli specjalnym rozkazem szkoły, wydanym po przeprowadzonej kontroli zajęć teoretycznych, do „podawania w miarę możliwości zasadniczych terminów i nazw w języku polskim". Ten sam rozkaz nakazywał „...wypisać w cyklach zasadnicze terminy i nazwy w języku polskim i uczyć się wykładowcom". Trzeba przyznać, że wielu oficerów radzieckich szybko i dobrze opanowało umiejętność posługiwania się językiem polskim i doskonale nas rozumieli.

Kiedy po promocji przekazali nam, swoim wychowankom, odpowiedzialne zadanie dalszego szkolenia młodych kadr odradzającego się lotnictwa polskiego, mogli wrócić do swojej ojczyzny z poczuciem dobrze spełnionego obowiązku.



Z prawej: Państwowa Komisja Egzaminacyjna (styczeń 1946 r.). Stoją od lewej: kpt. Korżow, mjr Riabinin, mjr Bezkarawajny, kpt. Ziernow, mjr Krewsz, ppor. Wyrwa, st. lejtenant Bułanow, st. lejtenant Łatyszew. Siedzą od lewej: ppłk Krewczenia, kpt. Zalewski, ppłk Janke (Główny Nawigator Wojsk Lotniczych — przewodniczący Komisji), ppłk Zorin, mjr Nigof.

Zdjęcia ze zbiorów autora

Kuźniecow starał się nie opuszczać żadnej operacji. Brał udział w wykolejaniu pociągów i wielu innych akcjach. Często radził Maczkowi jak prowadzić rozpoznanie, w jaki sposób organizować obronę okrężną, jak rozmieszczać posterunki. Dowódca oddziału cenił sobie rady Kuźniecowa i wkrótce wyznaczył go swoim zastępcą.

Pod koniec lata, na polecenie Ignacego Logi-Sowińskiego, Kuźniecow przybył do rejonu Pruszkowa i stanął na czele oddziału partyzanckiego. W czasie jednej z walk został ranny odłamkiem w głowę. Musiał więc ponownie ukrywać się i leczyć. Po pewnym czasie wrócił do oddziału i kontynuował walkę.

Wiosną 1944 r. łącznik przywiózł do oddziału pismo Komitetu Centralnego Polskiej Partii Robotniczej z poleceniem natychmiastowego połączenia oddziałów partyzanckich w jedną brygadę. Komitet Centralny sugerował, aby na stanowisko dowódcy wyznaczyć pilota radzieckiego Kuźniecowa. Tak też się stało.

Dowódcy udało się nawiązać łączność radiową z Moskwą. Odpowiadając na meldunki Kuźniecowa Moskwa przesłała radiogramy, a w ślad za nimi przyleciały samoloty transportowe i zrzuciły skrzynie z amunicją. Otrzymawszy pomoc, brygada Kuźniecowa na trzy dni przed przybyciem Armii Radzieckiej własnymi siłami wyzwoliła miejscowość Michów. Dowódca radzieckiej brygady pancernej, pułkownik Warieżnikow, która wkroczyła później do Michowa, serdecznie dziękował partyzantom za ich ofiarny wysiłek. Niemniej wdzięczni byli również mieszkańcy Michowa. Następnie czołgiści z marszu wyzwolili sąsiedni Dęblin.

Partyzanci, którymi dowodził Kuźniecow, wykoleili w sumie osiemnaście pociągów. Za wykazane męstwo i odwagę „Sasza-lotnik", jak nazywali Kuźniecowa partyzanci, otrzymał trzy polskie odznaczenia państwowe, w tej liczbie „Złoty Krzyż Zasługi".

Pracownik dziennika „Krasnaja Zwiezda" podpułkownik G. Jewsigniejew odwiedził ostatnio Aleksandra Kuźniecowa, pełniącego aktualnie funkcję komendanta portu lotniczego w Magnitogorsku.

★

Po powrocie z Polski Kuźniecow był pilotem w lotnictwie komunikacyjnym. Latał na różnych typach samolotów, a od pewnego czasu jest już dla personelu latającego zwykłym „ziemskim" człowiekiem. W wolnych chwilach pisze wspomnienia wojenne. Książka posiada roboczy tytuł „Dwa lata na tyłach wroga". Autor wspomina w niej, między innymi, o kolejach losu swego przyjaciela Worożcowa, który wydostał się z niewoli i obecnie jest lekarzem weterynarii.

Aleksander Kuźniecow odwiedza, od czasu do czasu Polskę, gdzie ma wielu serdecznych przyjaciół. Jest on bowiem honorowym obywatelem miasta Łodzi.

Oprac. **ELHA**



SAMOLOTY LUDOWEGO LOTNICTWA POLSKIEGO

(22)



Śmigłowiec transportowy Mi-4.

ŚMIGŁOWIEC WIELOZADANIOWY Mi – 4

PIERWSZE śmigłowce wielozadaniowe Mi-4, zakupione w Związku Radzieckim dla potrzeb Ludowego Lotnictwa Polskiego, rozpoczęły służbę w jednostkach wojskowych w latach pięćdziesiątych. Sprzęt ten wykorzystywany był wielokrotnie przez jednostki wojskowe w akcjach ratowniczych, niosąc pomoc i ewakuując ludność z terenów dotkniętych klęskami żywiołowymi. Poza Związkiem Radzieckim i Polską śmigłowce Mi-4 różnych wersji używane są w Czechosłowacji, NRD, Bułgarii, Rumunii, na Węgrzech i Kubie oraz w Austrii, Belgii, Szwajcarii, Włoszech, Indonezji, Chinach i Zjednoczonej Republice Arabskiej.

Śmigłowiec, zaprojektowany w 1952 r przez zespół konstruktorów pod kierunkiem dr inż. Michała Mila, już w 1953 r został oficjalnie zademonstrowany na pokazach lotniczych, na podmoskiewskim lotnisku Tuszyno. Prototyp Mi-4 napędzany silnikiem ASz-62JR o mocy 1 000 KM po wstępnych badaniach eksploatacyjnych, a następnie po wprowadzeniu zmian konstrukcyjnych, otrzymał inną, mocniejszą jednostkę napędową — silnik ASz-82W o mocy 1 700 KM. Następnie poddany został próbom w ciężkich warunkach tropikalnych oraz podbiegunowych i skierowany do produkcji wieloseryjnej. Produkowany jest w Związku Radzieckim dla potrzeb gospodarki narodowej i obronności. Znane są wersje: pasażerska (Mi-4P) użytkowana na liniach komunikacyjnych „Aerofłotu", rolnicza (Mi-4S) wyposażona w urządzenia do opylania proszkiem i opryskiwania płynami chemicznymi oraz — wojskowa. Istnieją także specjalne do działań w strefie podbiegunowej, obsługujące komunikacyjne linie syberyjskie i naukowe stacje badawcze strefy polarnej.

Dnia 26 kwietnia 1956 roku na seryjnym śmigłowcu Mi-4 ustalony został światowy rekord wysokości (w tej klasie śmigłowców) wynoszący 6048 m z ładunkiem kontrolnym 2 000 kG.

Mi-4 jest jednowirnikowym, jednosilnikowym, całkowicie metalowym śmigłowcem o stałym zastrzałowym podwoziu. Konstrukcja kadłuba wręgowa z metalowym pokryciem, składająca się z części przedniej i tylnej. Część przednią kadłuba stanowi gondola mieszcząca w przodzie zespół napędowy i agregaty silnika. Wyżej — dwumiejscowa kabina załogi i reduktor wirnika, a w części centralnej — kabina pasażersko-towarowa dla 10—14 osób, lub ładunku, w skład którego może wchodzić mały samochód terenowy. Tylna część kadłuba wykonana jest jako rurowa, skorupowa belka ogonowa zakończona wysięgnikiem z głowicą napędową śmigła ogonowego oraz małych stateczników poziomym i zderzakiem oporowym. Kabina załogi wyposażona jest w zestaw przyrządów pilotażowo-nawigacyjnych do lotów dziennych i nocnych, radiostację UKF, radiokompas i radiowysokościomierz.

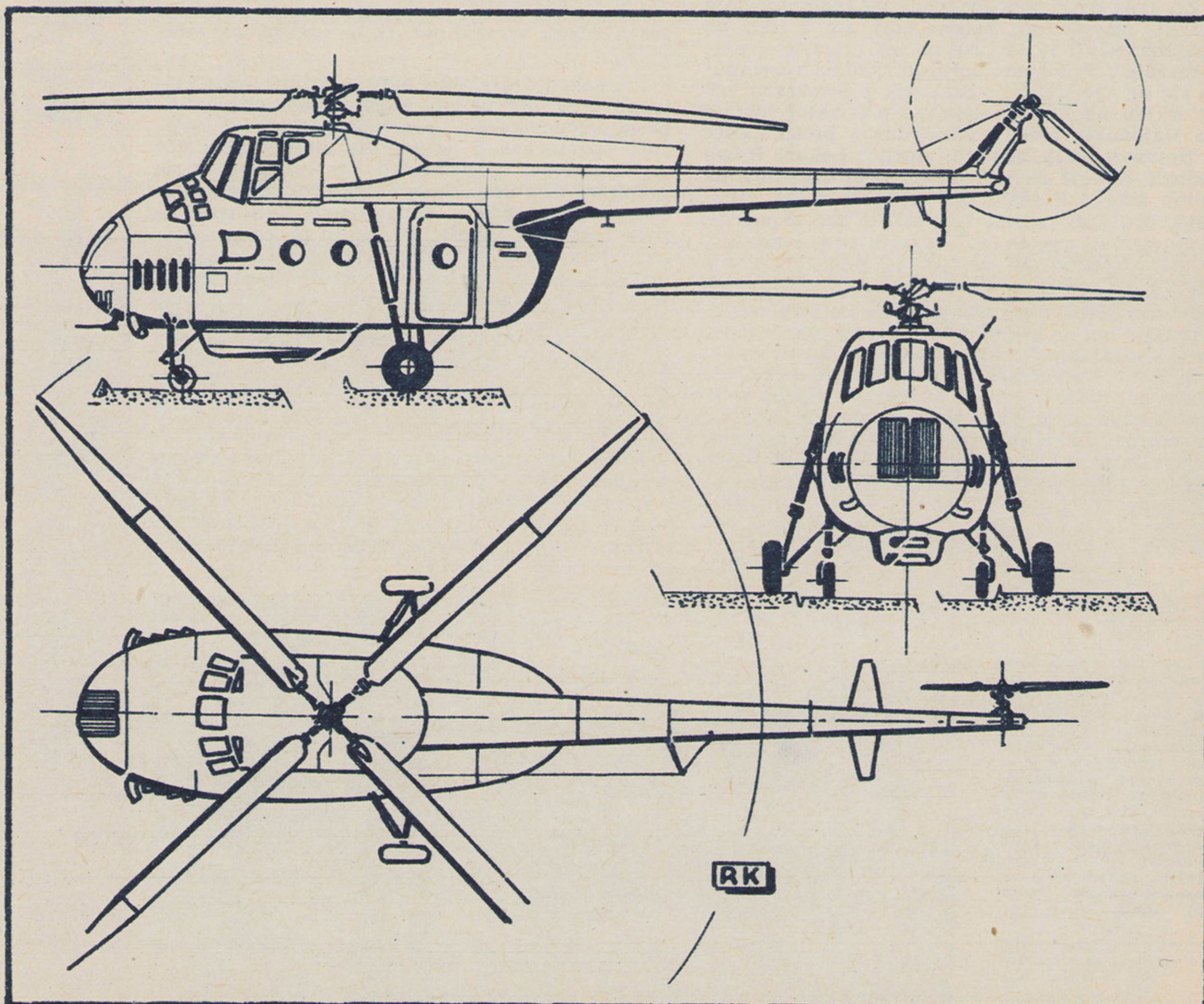
Napęd śmigłowca stanowi 14 cylindrowy w układzie podwójnej gwiazdy, chłodzony powietrzem i wyposażony w wentylator silnik ASz-82W o mocy 1 700 KM napędzający wałem przekaźnikowym reduktor wirnika. Napęd śmigła ogonowego wałem przekaźnikowym od reduktora. Ustawienie silnika ukośne względem reduktora wirnika. Wirnik pojedyńczy, czterołpatowy; konstrukcja łopat — metalowa. Łopaty wirnika zawieszone elastycznie. Śmigło ogonowe drewnianej konstrukcji, trójłopatowe, o zmiennym skoku. Łopaty wirnika, śmigło ogonowe i oszklenie kabiny załogi zaopatrzone są w spirytusową instalację odlodzeniową.

Podwozie czterozespołowe, stałe, wzmocnione zastrzałami. Amortyzacja zespołów głównych i przednich olejowo-powietrzna. Zawieszenie kół przednich — obrotowe (w osi pionowej); koła niskiego ciśnienia.

DANE TECHNICZNE

Srednica wirnika	— 21,15 m
Długość całkowita	— 16,27 m
Wysokość	— 5,18 m
Ciężar własny	— 5 500 do 6 000 kG
Ciężar w locie	— 7 200 kG
Prędkość maksymalna	— 210 km/h
Prędkość przelotowa	— 160—195 km/h
Prędkość wznoszenia	— 4,8 do 6 m/sek
Pułap dynamiczny	— 4 880 m
Zasięg	— 250 km

RYSZARD KACZKOWSKI



LEKARZ LOTNICZY ODPOWIADA

Jerzy Gajewski z Lublina.

Nie każde noszenie okularów świadczy o złym wzroku. Niekiedy piloci noszą przydymione szkła dla ochrony wzroku przed olśnieniem lub nadmiarem światła. Do szkolenia lotniczego na samolotach naddźwiękowych nie dopuszcza się kandydatów noszących okulary. Czasem, w wyjątkowych wypadkach, zezwala się na noszenie szkieł korekcyjnych starym (nie koniecznie wiekiem, ile doświadczeniem) pilotom, u których wzrok uległ osłabieniu. W tym wypadku doświadczenie pilota uzupełnia i wyrównuje niepełną ostrość wzroku.

Andrzej Mroczkowski z Torunia.

Ogromną rolę dla zdrowia pilota odgrywają ćwiczenia fizyczne, które należy uprawiać tak w lecie jak i w zimie. Jasną jest bowiem rzeczą, że przez gimnastykę i stałe uprawianie sportu wyrabiamy sobie lepszą sprawność psychofizyczną, a to daje lepsze samopoczucie. Środkami, za pomocą których można to osiągnąć, są: pływanie, wioślarstwo, narciarstwo, tenis, łyżwiarstwo itp. Należy ulepszać warunki bytowania oraz dążyć do wyeliminowania palenia papierosów i alkoholu itp. Bardzo ważne jest również przestrzeganie higieny i stosowanie racjonalnego odżywienia.

Elżbieta Mikołajczyk z Zielonej Góry.

Badanie zmysłu wzroku przeprowadzone dla celów orzekania lotniczo-lekarskiego ma na celu stwierdzenie pełnej ostrości wzroku każdego oka oddzielnie i widzenia dwuocznego, zdolności do prawidłowej oceny odległości, zdolności do szybkiej adaptacji do zmian otoczenia, prawidłowego odczuwania barw i wykrycie wszystkich ukrytych wad (zez ukryty, zaburzenie widzenia obuocznego, wady wrodzone itp.) narządu wzroku.

Badania laryngologiczne polegające na ocenie słuchu i zmysłu równowagi oraz na badaniu nosa, gardła, krtani i zatok przynosowych. Szczególną uwagę zwraca się na zdolność wyrównywania ciśnień, między dwustronnymi zatokami, uchem ośrodkowym a nosogardzielą.

Badania przeprowadza się zgodnie z odpowiednimi przepisami orzecznictwa lotniczo-lekarskiego. Ogólnie należy pamiętać, że od pilota wymaga się bardzo dobrego i w pełni wydolnego narządu wzroku i słuchu.

Bronisław Janus — Polska Nowa Wieś, k/Opola.

Omawiając choroby zębów podkreślam, że próchnica oraz przyzębica prowadzą często do utraty zębów. Zwracam też uwagę, że z chorobami zębów ma związek wiele innych chorób, przede wszystkim gościec stawowy. Obecnie postaram się odpowiedzieć na pytanie, czy można uchronić zęby przed próchnicą i dalszymi jej skutkami. Oczywiście tak. Zapobieganie chorobie zębów jest sprawą niesłychanie ważną i konieczną.Polega ono na, higienie jamy ustnej i leczeniu początkowej próchnicy.

Dbając o zęby powinniśmy co jakiś czas chodzić do lekarza, aby skontrolował stan uzębienia i jak najwcześniej zaczął leczyć zęby, ze zniszczonym przez próchnicę szkliwem. Nie wolno czekać, aż ząb da znać o sobie silnym bólem, bo wtedy tkanki twarde są w nim już zniszczone i czas leczenia trwa dłużej.

Cieszę się bardzo, że rubryka „Lekarz Lotniczy" tak bardzo Pana zainteresowała. W miarę możliwości postaram się życzenia odnośnie interesujących Pana artykułów zrealizować.

Ryszard Kociela z Działdowa.

Bez bliższych danych z orzeczenia Komisji Lotniczo-Lekarskiej trudno mi udzielić wyczerpującej odpowiedzi. Niektóre stany chorobowe mogą ulec poprawie i wtedy należy zwrócić się do Komisji Lotniczo-Lekarskiej o ponowne przebadanie.

Maria Franniczek-Machnik z Pszowa.

Serdecznie dziękuję za miłe pozdrowienia. Cieszę się z Pani zainteresowań medycyną lotniczą. W najbliższej przyszłości napiszę na wybrany temat w rubryce „Lekarz lotniczy radzi".



V-1 NAD ANGLIĄ

Andrzej Piątkowski z Bydgoszczy w swym liście do naszej redakcji pyta się jakie straty poniosła Wielka Brytania na skutek nalotów hitlerowskich pocisków rakietowych V-1 podczas ostatniej wojny światowej?

Straty te były dość znaczne. Zginęło 6214 osób, a 18037 osób odniosło ciężkie obrażenia. Liczby te dotyczą jednak tylko strat wśród ludności cywilnej i nie obejmują strat wojska. Latające bomby V-1 zniszczyły doszczętnie 23 000 domów oraz uszkodziły ponad milion domów. Łącznie straty jakich doznała Wielka Brytania w wyników ataków V-1 obliczane są na sumę około miliona funtów szterlingów.

Dodać należy, że kanał La Manche osiągnęło 7 488 bomb latających z czego, w wyniku obrony brytyjskiej spadło do morza lub na ziemię przed osiągnięciem celu 3 957 bomb, w tym: lotnictwo myśliwskie strąciło 1 847 bomb artyleria przeciwlotnicza 1 878 i zapory balonowe 236 tych pocisków. Najwięcej ucierpiał Londyn i jego okolice, na które spadło około 2 400 bomb.

W operacjach skierowanych przeciwko pociskom V-1 myśliwskie i bombardujące lotnictwo brytyjskie straciło 2 900 pilotów i członków załóg oraz 450 samolotów.

ZLIN 126 „TRENER II"

Na życzenie naszego Czytelnika **Jarosława Zamecznika z Katowic** podajemy niektóre dane czechosłowackiego samolotu Zlin 126 „Trener II".

Dwumiejscowy samolot szkolno-treningowy i akrobacyjny Zlin 126 „Trener II" jest rozwinięciem używanego w Polsce samolotu Zlin-26 „Trener".

Dane techniczne: rozpiętość — 10,28 m; długość — 7,55 m, wysokość — 2,06 m, powierzchnia nośna — 14,9 m², ciężar własny — 520 kG, ciężar całkowity — 770 kG, prędkość maksymalna — 205 km/h, prędkość przelotowa — 185 km/h, prędkość lądowania — 74 km/h, prędkość wznoszenia — 3,1 m/sek, pułap 4 400 m, zasięg — 600 km, rozbieg z trawy — 235 m, dobieg 150 m.

Silnik Walter Minor 4-III, czterocylindrowy, rzędowy o mocy 105 KM. Konstrukcja — wolnonośny dolnopłat konstrukcji metalowej. Podwójny komplet przyrządów do pilotażu bez widoczności, radiostacja. Instalacja paliwa przystosowana do nieprzerwanego czterominutowego lotu na plecach. Podwozie stałe, dwukołowe. Konstruktorem samolotu jest Svatoslav Zamecnik. Prototyp oblatano i produkcję seryjną rozpoczęto w roku 1953.

Zlin 126 „TrenerII", używany w Czechosłowacji i NRD, służy przede wszystkim do treningu i akrobacji, a także do szkolenia w lotach bez widoczności oraz holowania szybowców.

Dalszymi wersjami rozwojowymi tego samolotu są: Zlin 226 i 326 oraz jednomiejscowy Zlin 226A „Akrobat".

Wszystkie te dane zaczerpnięte zostały z wydanej w roku bieżącym przez **Wydawnictwa Komunikacji i Łączności**, obszernej, ciekawej, przystępnej i taniej (17 zł) książki **Kazimierza Dąbrowskiego „Przegląd samolotów sportowych i ich osiągnięć"**. Książka oprócz dokładnych opisów technicznych oraz rysunków w trzech rzutach i zdjęć blisko 150 samolotów całego świata i wielu wersji rozwojowych tych samolotów omawia też największe wydarzenia w sporcie lotniczym w okresie przedwojennym i powojennym, ze szczególnym uwzględnieniem historii sportu samolotowego w Polsce.

Do tej książki odsyłamy tych wszystkich, którzy interesują się lotnictwem w ogóle, zaś konstrukcjami lotniczymi i sportem samolotowym w szczególności. Książka powinna być do nabycia we wszsytkich ksiegarniach. Gdyby jednak ktoś z chętnych do nabycia tej książki nie mógł znaleźć jej w najbliższej sobie księgarni, podajemy adresy księgarń, które prześla ksiażkę droga pocztową za zaliczeniem kosztów przesyłki: **Księgarnia Wysyłkowa — Warszawa, ul. Nowolipie 4; Ksiegarnia Wysyłkowa „Oświata" — Warszawa, Plac Dąbrowskiego 8; Główna Księgarnia Techniczna — Warszawa, ul. Świętokrzyska 14.**

Bogusław Kot i Józef Wróbel — Żuromin, woj. warszawskie. Najbliższym dla Was aeroklubem jest **Aeroklub Ziemi Mazowieckiej — Płock, Plac Dabrowskiego 24.** Innym aeroklubem, do którego możecie sie jeszcze zgłosić z zamiarem szkolenia lotniczego, jest **Aeroklub Warszawski — Warszawa, ul. Miedzeszyńska 4.**

Nasi KORESPONDENCI piszą

ŁÓDŹ

Aeroklub Łódzki wraz z Filią w Piotrkowie Trybunalskim zorganizował z okazji obchodów XX-lecia Ludowego Lotnictwa Polskiego pokazy lotnicze. Oglądało je kilkanaście tysięcy mieszkańców Piotrkowa. Ponieważ pokazy poprzedzone były wystawą sprzętu aeroklubowego, samoloty i szybowce zostały przebazowane do Piotrkowa, a same pokazy rozpoczął modelem akrobacyjnym szef modelarstwa Aeroklubu Łódzkiego Włodzimierz Bredsznajder. Z kolei nad lotniskiem popisywał się swoimi umiejętnościami jeden z młodszych pilotów szybowcowych Aeroklubu, Stanisław Konopka. Zaraz po nim demonstrował akrobację szybowcową na „Bocianie" Alfred Domke, na „Foce" młody i utalentowany Wojciech Matz oraz na „Jastrzębiu", na zakończenie części szybowcowej, Józef Pieczewski. Następnie nad trybuną pojawił się „Junak" pilotowany przez inż. Andrzeja Lewandowskiego. Kręcił beczki, pętle i wszystko do czego tylko jest ten samolot dopuszczony. Jak-18 pilotowany przez inż. pil. Bolesława Marciniaka demonstrował wysoki kunszt pilotażu. Natomiast instr. pil. I kl. Seweryn Przybylski bezbłędnie wykonał wiązankę wyższej akrobacji na „Zlinie". Tradycyjnym zwyczajem nasi czołowi skoczkowie skakali na opóźnienie z dużej wysokości oraz z efektownego szyku „klin" na celność lądowania. Piękna i nie pozbawiona emocji zabawa stącanie baloników przelot na małej wysokości przez „Junaka" i „Zlina" oraz „Biesa", a po nim odrzutowego samolotu „Lim-5" zakończyły te udane pokazy.

Impreza została oceniona bardzo wysoko przez władze miasta Piotrkowa.

*

W dniu 26 września 1964 r. odbyło się zebranie sprawozdawczo-wyborcze Sekcji Szybowcowej Aeroklubu Łódzkiego. Ustępujący Zarząd złożył obszerne sprawozdanie z działalności Sekcji, m. in.: meldunek z wykonanych zobowiązań podjętych z okazji XX-lecia Ludowego Lotnictwa Polskiego, prac społecznych oraz programu wyszkoleniowego. I tak np. w r. 1964 na szybowcach wylatano 1 555 godzin, przeleciano 14 000 km, w tym 10 000 po trasach zamkniętych, zdobyto trzy złote i 11 srebrnych odznak szybowcowych. Uzyskano również 74 uprawnienia szybowcowe.

*

W dniu 4 października br. na lotnisku Łódź wzniosło się w powietrze 167 różnokolorowych latawców. To już czwarte zawody organizowane przez Aeroklub Łódzki i „Ekspres Ilustrowany" dla najmłodszych entuzjastów lotnictwa. Tym razem pogoda dopisywała i na lotnisko przybyło około 14 tysięcy kibiców. Większość zawodników to członkowie kół lotniczych Aeroklubu Łódzkiego, którzy sami na zajęciach budowali latawce. W zawodach brały udział wielkie latawce skrzynkowe. Były również olbrzymie gwiazdy i chińskie smoki. Wszystkie ozdobione napisami Aeroklub Łódzki lub „Ekspress Ilustrowany", niektóre zaś przeróżnymi malowidłami. Syn milicjanta Jurek Nowak ozdobił swój latawiec milicyjnym orłem i napisem 20-lecie M. O. Zwycięzca sprzed dwóch lat, mieszkaniec Zduńskiej Woli, Andrzej Kowalczyk ozdobił swój wielki latawiec skrzynkowy portretami kosmonautów.

Wysokość lotu sprawdzana była za pomocą samolotu, na pokładzie którego znajdowała się radiostacja zapewniająca bezpośrednią łączność z ziemią. Jak się okazało, najwyżej wzbił się latawiec nr 157, zbudowany przez Janusza Janosa Drugie miejsce zajął Andrzej Tworus. Po zawodach modelarze Aeroklubu Łódzkiego i zaproszeni modelarze z koła lotniczego Aeroklubu Warszawskiego przy szkole technicznej w Żyrardowie, pod kierownictwem Włodzimierza Bredsznajdera, dali bardzo efektowny pokaz akrobacji modeli na uwięzi i sterowanych radiem. Modelarze LOK-u strzelali wykonane przez siebie rakiety, które osiągały około 700 m wysokości. Organizatorzy pomyśleli również o poczęstowaniu wszystkich gorącą grochówką.

Jerzy Orłowski

STALOWA WOLA

Dnia 1 października br Stanisław Kluk i Marek Pawluk wykonali na szybowcach „Mucha-Standard" przeloty docelowo — powrotne Turbia-Rzeszów-Turbia. Rzadko spotykane o tej porze roku, niezwykle silne warunki termiczne umożliwiły wylatanie w tym dniu na szybowcach ok. 20 godzin. Warto przypomnieć, że piloci tego, jednego z najmniej licznych, aeroklubów w Polsce wylatali w okresie od kwietnia do września br włącznie ok. 900 godzin, przelecieli ponad 14 000 km, zdobyli 10 srebrnych i 2 złote odznaki szybowcowe oraz 5 diamentów za przeloty powyżej 300 i 500 km. Najlepszy pilot szybowcowy aeroklubu Stanisław Kluk ustanowił rekord świata w przelocie po trasie trójkąta 100 km w kategorii szybowców dwumiejscowych.

W całorocznych zawodach szybowcowych o Memoriał im. R. Bitnera szybownicy stalowowolscy zdobyli ok. 150 000 pkt i przypuszczalnie w przyszłorocznych Szybowcowych Mistrzostwach Polski startować będą trzej reprezentanci Stalowej Woli: Stanisław Kluk, Jan Prokop i Marek Pawluk (wszyscy ponad 12 500 pkt w memoriale Bitnera).

*

W Stalowej Woli rozegrane zostały zawody modeli latających na uwięzi o puchar Komitetu Miejskiego Związku Młodzieży Socjalistycznej. Organizatorem imprezy był Aeroklub w Stalowej Woli, nagrody ufundowały zakłady pracy sprawujące patronat nad aeroklubem.

Największą ilość punktów zdobył model redukcyjny samolotu CSS-13, wykonany i demonstrowany przez modelarza Aeroklubu Mieleckiego Stanisława Schaba. On też zdobył puchar przechodni KM ZMS. Drugie miejsce zajął model redukcyjny samolotu „Trener-Master", wykonany przez Jana Prokopa z modelarni istniejącej przy elektrowni w Stalowej Woli, trzecie — „Zuch-1" wykonany przez Jana Bolko z modelarni w Rozwadowie. Zawody oglądało ok. 1 000 widzów, głównie młodzież szkolna.

Marek Pawluk

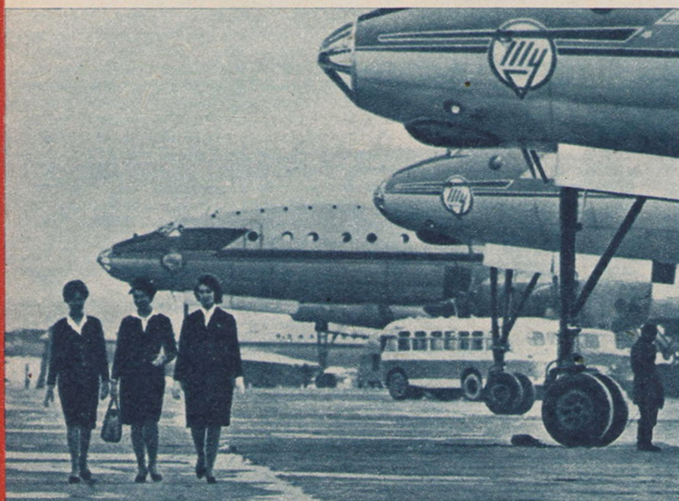
WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy i astronautyczny
Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Widok 8. Telefon: 27-33-78

Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — JERZY ZARĘBSKI; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

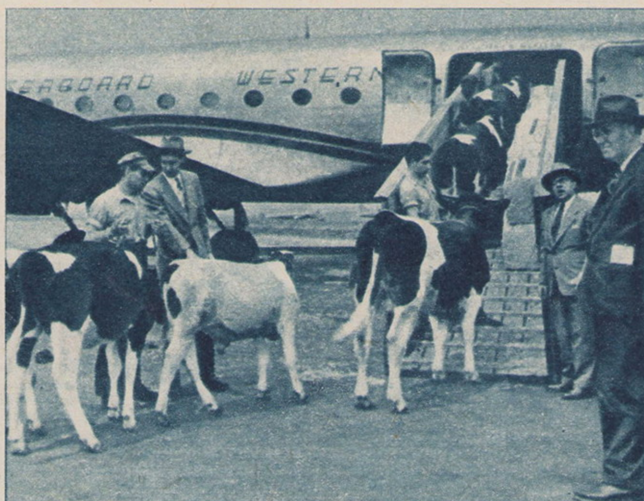
Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Srebrna 12, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 7861 Z-6

STEWARDESSY GIGANTÓW



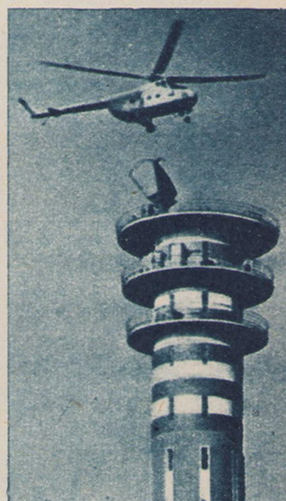
Flota pasażerska radzieckiego „Aerofłotu" imponuje zarówno olbrzymią liczbą samolotów jak ich rozmiarami oraz procentem maszyn o napędzie odrzutowym i turbośmigłowym. Na zdjęciu: Trzy radzieckie stewardessy przed frontem powietrznym gigantów Tu-114.

TRANSPORT ZWIERZĄT



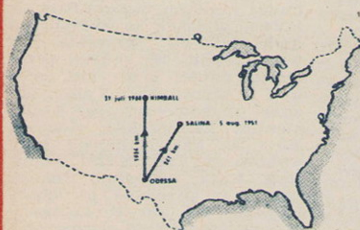
Przy powietrznym transporcie zwierząt nie ma mowy o jakiejś automatyzacji załadunku — krówki trzeba spokojnie przeprowadzić po pomoście do wnętrza samolotu frachtowego. Scena z jednego z lotnisk amerykańskich.

POMAGAJĄ



Przy pomocy śmigłowców kontynuowane były prace montażowe nowej telewizyjnej stacji przekaźnikowej w Brnie (Czechosłowacja), której wysokość sięga 50 m. *Foto: APN*

REKORDOWY PRZELOT





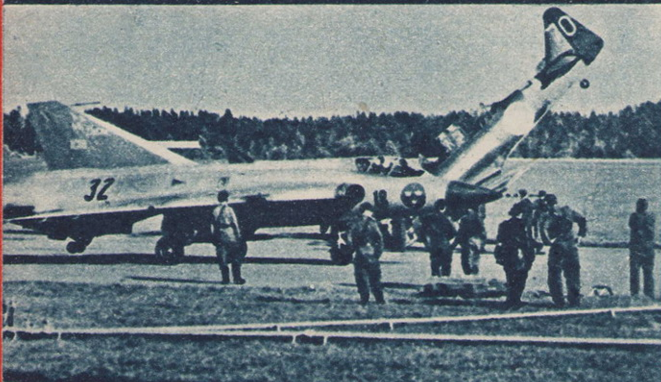
Jak wiadomo, pierwszym pilotem na świecie, który wykonał przelot ponad 1000 km, jest amerykański szybownik Alvin Parker. Oto scena przygotowań p rzedstartowych do rekordowego lotu, na lotnisku w Odessa (szybowiec „Sisu"). Obok — mapka z trasą przelotu (kierunek północny). *Foto: „Avia"*

RAZ NA WOJSKOWO



Czy widzieliście kiedy salutującą stewardessę? Powietrzna gospodyni samolotu wiozącego prezydenta De Gaulle do Wenezueli tak właśnie zareagowała na lotnisku w Caracas po usłyszeniu dźwięków francuskiego hymnu narodowego. *Foto: „Paris Match"*

O WŁOS OD KATASTROFY



Lądujący samolot tłokowy wpadł w strumień z dyszy wylotowej szwedzkiego odrzutowca SAAB „Draken", który właśnie startował. W efekcie — o mały włos kapotaż. Wypadek — raczej rzadki na szwedzkim lotnisku. *Foto: „The Illustrated London News"*



Z ZAGRANICY

Militaria

Katastrofie uległ dnia 19. X. br. radziecki samolot, na pokładzie którego znajdowała się delegacja Armii Radzieckiej z marszałkiem Biriuzowem na czele. Maszyna uderzyła w zbocze wzgórza Avala pod Belgradem. Wszyscy pasażerowie wraz członkami załogi, łącznie 29 osób, ponieśli śmierć. Delegacja radziecka miała uczestniczyć w uroczystościach z okazji 20-lecia wyzwolenia Belgradu.

*

W Fort Worth (Teksas) pokazano prototyp bombowca F-111 (poprzednia nazwa TFX), wyposażonego w ruchome skrzydła. Dzięki nim samolot może lądować na stosunkowo niewielkich terenach, latać na dalekich dystansach bez trwonienia paliwa i nabierać bez trudu prędkości naddźwiękowej. Samolot F-111 budowany jest przez zakłady General Dynamics Corporation. Próbne loty mają się rozpocząć pod koniec br. Pierwsze dostawy — w roku 1967. F-111 będzie miał załogę dwuosobową. Ma on osiągać pułap ok. 18 000 m i przebywać trasę 5 600 km bez pobierania paliwa.

*

Francuski minister obrony Pierre Messmer i jego kolega zachodnioniemiecki Uwe von Hassel podpisali układ o wspólnych badaniach i wspólnej produkcji rakiet ziemia — powietrze, przeznaczonych dla wyekwipowania małych jednostek.

*

Tureckie samoloty wojskowe nadal naruszają obszar powietrzny Grecji, stwierdził przedstawiciel Grecji przy ONZ, D. Bitsios.

*

Trzy samoloty myśliwsko - bombowe USA, które nadleciały z kierunku Laosu, zbombardowały kilka wsi leżących w zdemilitaryzowanej strefie Demokratycznej Republiki Wietnamu. Następnego dnia trzy amerykańskie samoloty myśliwsko-bombowe nadleciały z kierunku południowego Wietnamu i zbombardowały szereg miejscowości leżących w tym rejonie. Wielu ludzi straciło życie, wielu ludzi straciło mienie.

*

Próby z wojskowym samolotem transportowym „Transall C-160" wspólnej konstrukcji francusko-zachodnioniemieckiej zostały przeprowadzone na terenie poligonów Etiopii.

Różne

Nakładem wydawnictwa praskiego „Ceskoslovensky spisovatel" ukazała się na półkach księgarni czechosłowackich powieść o tematyce lotniczej pt. „Nebesti jezdci" (Niebiańscy jeźdźcy). Autor — Filip Jansky.